

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador
Departamento de Estudios Internacionales y Comunicación
Convocatoria 2015-2017

Tesis para obtener el título de maestría de investigación en Relaciones Internacionales con
mención en Negociación y Cooperación Internacional

La infraestructura como proyecto estratégico del COSIPLAN de UNASUR: un análisis a
partir del liderazgo de Brasil durante los gobiernos de Lula da Silva y Dilma Rousseff

Carla Vanessa Zapata Toapanta

Asesora: Cintia Quiliconi
Lectores: Raúl Salgado y Juliana Peixoto Batista

Quito, febrero de 2018

Dedicatoria

Primeramente a Dios, por darme la fortaleza y sabiduría para continuar en mi camino y llegar a este momento tan importante y trascendental de mi formación profesional.

A mis padres por ser el pilar fundamental en mi vida; los mismos que me han sabido formar con buenos sentimientos y valores, les agradezco por estar cada instante de mi vida ayudándome y brindándome su apoyo para sobreponerme en los momentos más difíciles de mi convivir diario, a mis hermanas Estefanía y Thalía, por ser mis amigas y confidentes. Y como olvidar, a los grandes y excelentes amigos que me dio FLACSO.

Gracias por ser parte de este triunfo, les quiero mucho.

Tabla de contenidos

Resumen	VII
Agradecimientos	IX
Introducción.....	1
Capítulo 1	12
Marco Teórico	12
1.1 La UNASUR y su proyecto de infraestructura, visto desde el Regionalismo Postliberal y Post-hegemónico	13
1.1.1 Regionalismo postliberal.....	15
1.1.2 Regionalismo post-hegemónico	17
1.1.3 La infraestructura vista desde el neo-estructuralismo de la Economía Política Internacional.....	21
1.1.4 Neo-estructuralismo de la EPI	22
1.1.5 Modelos de liderazgo para el accionar de Brasil en la integración física de Suramericana.....	25
1.1.6 Conclusión	32
Capítulo 2.....	36
La infraestructura como medio para la integración física suramericana.....	36
2.1 Infraestructura e integración suramericana	37
2.1.1 La agenda de la infraestructura regional en el marco de la UNASUR	37
2.1.2 Diagnóstico de la infraestructura y sus sectores estratégicos desde la EPI.....	44
2.1.3 El papel de las Instituciones Financieras Internacionales en la consolidación de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN	54
2.1.4 Avances y limitaciones de la infraestructura como medio para la integración física de la región	66
2.1.5 Conclusiones	74
Capítulo 3.....	81
El liderazgo de Brasil en la integración física de América del Sur.....	81
3.1 Liderazgo e intereses brasileños en la infraestructura física de América del Sur	82
3.1.1 Liderazgo de la República Federativa de Brasil en la integración física del subcontinente americano	82

3.1.2 Suramérica frente al liderazgo brasileño.....	96
3.1.3 Intereses económicos y políticos de Brasil en la integración física de la región; una visión desde el papel de las empresas brasileñas	108
3.1.4 Limitaciones y fortalezas de Brasil para ejercer su liderazgo en el subcontinente americano.....	117
3.1.5 Conclusiones	121
Conclusiones finales del estudio	126
Anexos	135
Lista de referencias	136

Ilustraciones

Figuras

Figura 2.1. Número de Proyectos y Sectores por Eje	46
Figura 2.2. Etapas de los proyectos por sector	53
Figura 2.3. Inversión en infraestructura 1980-2012	57
Figura 2.4. América Latina y el Caribe: participación de las APP 1990-2013.....	61
Figura 2.5. BID préstamos aprobados en infraestructura 2005-2013 (millones de dólares)	63
Figura 2.6. Préstamos aprobados en infraestructura 2005-2013 (en millones de dólares)	64
Figura 2.7. Inversión en infraestructura 2008-2015	72
Figura 3.1. Ejes de política exterior de Brasil.....	110

Tablas

Tabla 2.1. Comercio intrarregional e interregional de mercancías durante el año 2014 (en % de participación).....	50
Tabla 2.2. Definiciones de infraestructura y ámbitos de aplicación.....	67
Tabla 2.3. Tipo de financiamiento por sector	71
Tabla 3.1. Ranking de la calidad en infraestructura	101
Tabla 3.2. Las cinco principales empresas de la construcción en Brasil.....	113

Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesis

Yo, Carla Vanessa Zapata Toapanta, autora de la tesis titulada “La infraestructura como proyecto estratégico del COSIPLAN de UNASUR: un análisis a partir del liderazgo de Brasil durante los gobiernos de Lula da Silva y Dilma Rousseff” declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de Maestría de investigación en Relaciones Internacionales con mención en Negociación y Cooperación Internacional concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, febrero de 2018.



Carla Vanessa Zapata Toapanta

Resumen

Partiendo desde la noción que desde el año 2000, América del Sur comienza a experimentar un proceso de autonomía regional caracterizado por el “giro a la izquierda” de gran parte de los gobiernos latinoamericanos, el agotamiento del modelo de regionalismo abierto, la pérdida de interés e influencia de los Estados Unidos luego de los atentados del 11 de septiembre de 2001 y el liderazgo promovido por el gobierno brasileño, en torno a la temática de infraestructura, se da inicio a una nueva fase en el proceso de integración regional, que algunos analistas caracterizan como regionalismo postliberal y post-hegemónico.

En este sentido, con el objetivo de analizar la nueva panorámica regional, inmersa en temas de integración disidentes al económico y visualizar el liderazgo que ejerció Brasilia en Suramérica durante los gobiernos de Lula y Rousseff, se ha desplegado la siguiente interrogante: ¿Qué papel ha desempeñado Brasil en la promoción de la integración en infraestructura suramericana?

Así, la presente investigación, a través del uso del regionalismo postliberal, post-hegemónico, teorías de liderazgo y el neo-estructuralismo de la EPI como marco conceptual, focaliza las dimensiones sociales y asimetrías en cuanto a niveles de desarrollo, a través de proyectos instituidos por organismos como IIRSA y COSIPLAN de UNASUR; mismos que han sido promulgados por Brasil como muestra de su poder de persuasión y convencimiento hacia la región.

Paralelamente, al ser una investigación cualitativa, el uso del método de *process-tracing*, permitió instituir numerosos hallazgos que giran en torno a la interrogante que arrojó la investigación al finalizar el trabajo, ¿proyectos de integración física o intereses brasileños nacionales?; así, se evidenció que la infraestructura es capaz de impulsar una transformación productiva con equidad como la base para el desarrollo social, gracias a la interacción de Estados, movimientos sociales y líderes que construyen nuevos entendimientos sobre el espacio regional.

No obstante, posee entre doce y quince años de retraso; siendo el sector transporte el que más ha sobresalido, con un 89,1%, permitiendo aumentar el comercio interregional e intrarregional

de Suramérica, que para el 2016, según la OMC representó aproximadamente el 25.8%, un punto porcentual más en relación con Norteamérica y Asia.

Por lo cual, Brasil consiente de que la infraestructura es capaz de ejercer una estrategia de *spillover*, que conlleve al involucramiento de otros sectores más delicados como la seguridad, economía y política, ha hecho uso de un poder inteligente, capaz de persuadir a las doce naciones suramericanas a continuar con dichos proyectos, en pro de sus empresas nacionales.

Con lo cual, al finalizar la investigación y tomar cada una de las visiones proporcionadas por las naciones del cono sur, se llegó a la conclusión que Brasil durante los mandatos de Lula y Rousseff ejercieron un liderazgo consensual en la región, gracias a su intelecto y uso de estrategias convincentes; empero, únicamente lo ejerció en la temática de infraestructura, ya que sus problemas internos de un modelo agotado, han llevado a altos índices de corrupción, crisis política y crisis de confianza, imposibilitando abarcar mayores áreas en Suramérica.

Agradecimientos

Mis más sinceros agradecimientos a la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, sede Ecuador, por brindarme la oportunidad de continuar formándome en los temas que más me apasionan. A cada uno de mis excepcionales profesores, por impartirme sus conocimientos, experiencias y sabiduría.

Y a mí asesora Cintia Quiloconi, por su tiempo, paciencia, palabras y guía para la culminación de mi trabajo de investigación.

Introducción

“La unidad de nuestros pueblos no es simple quimera de los hombres sino inexorable decreto del destino; unámonos y seremos invencibles” (Simón Bolívar)

Durante las últimas décadas, América del Sur ha desplegado diversas estrategias regionalistas emancipadoras y unionistas que respondan a la necesidad de fomentar y mejorar políticas capaces de insertar a los países suramericanos a un nivel más óptimo dentro del Sistema Internacional, especialmente durante el siglo XXI, en donde las dinámicas de la globalización han alcanzado niveles sin precedentes.

Dichas estrategias, se atañen en particular a un cambio de época para la región, “resultado de la crisis política, económica y social de fin de siglo que provocó el fin de la etapa neoliberal en la región” (Gomes Saraiva, *Balanço da política externa de Dilma Rousseff: Perspectivas futuras?* 2014, 27). Iniciándose un período de reconstrucción del rol del Estado y la búsqueda de un modelo de desarrollo con inclusión social.

Asimismo, en este período se reactiva la integración regional bajo los enfoques del regionalismo postliberal y post-hegemónico entendidos como un retorno a la agenda de desarrollo post Consenso de Washington, focalizándose en la dimensiones sociales y asimetrías en cuanto a niveles de desarrollo y mejorando “la articulación de los mercados regionales que faciliten el acceso a los mercados externos, para así promover una mayor participación de actores no estatales y la legitimación social de los procesos de integración” (Sanahuja 2008, 120).

Por lo tanto, esta noción de regionalismo postliberal y post-hegemónico se aleja del plano comercial, para comprender de una mejor manera el mapa de la integración suramericana, ya que como argumenta Riggiozzi (2012) y Tussie (2008) el regionalismo post-hegemónico marca el fin de una etapa de primacía de un único modelo de integración y el inicio de otra donde no hay recetas únicas a implementar.

Los procesos actuales van más allá de un mera reacción a la crisis del neoliberalismo y son una manifestación expresa de “la repolitización de la región que genera nuevas formas de

hacer política y de construir proyectos regionales donde los Estados, los movimientos sociales y los líderes son los protagonistas del proceso” (Perrotta 2012, 7).

Es así como, la integración regional atraviesa una etapa de gran dinamismo, en donde han ido surgiendo nuevos sectores estratégicos como el de la infraestructura capaz de integrar y promover el desarrollo en América del Sur, “ya que no puede haber progreso ni eliminación de la pobreza sin la construcción de vías capaces de unir a los Estados” (CEPAL 2008, 45)

Bajo este contexto, el Gobierno de Brasil ha jugado un rol fundamental en la región, tratando de implementar diversas propuestas que coadyuven al desarrollo e integración suramericana en un sector tan emblemático como es la infraestructura.

En este sentido, el presente trabajo de investigación propone indagar desde diferentes aristas y perspectivas el liderazgo que ha ejercido Brasil durante los gobiernos de Lula da Silva y Dilma Rousseff, en la temática de infraestructura como proyecto estratégico de integración física del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).

La investigación, parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), una plataforma de coordinación de proyectos viales, energéticos y comunicaciones de los doce países suramericanos, y la analiza como forma de potenciar la competitividad de los territorios y facilitar la producción y transacción en los mercados internacionales.

No obstante, en el año 2009 esa iniciativa es reestructurada bajo el marco de la Tercera Reunión de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR, en el COSIPLAN, el cual continuará abriendo nuevas expectativas al desarrollo regional, pero desde una canalización disidente a los proyectos de integración promulgados por el Consenso de Washington.

Así, desde una ideología más endógena, más adecuada a la región, el COSIPLAN busca entablar una identidad regional a través de “la consulta, evaluación, cooperación, planificación y coordinación de esfuerzos” (UNASUR 2011, 8) en articulación con programas y proyectos capaces de implementar la integración de la infraestructura regional de los países

suramericanos; logrando un fortalecimiento a nivel regional con cada objetivo específico plasmado en el Plan de Acción Estratégico de COSIPLAN.

Mediante dichas plataformas, Brasil ha intentado proyectar un liderazgo a dos niveles, por un lado regional y por el otro global, debido a que una integración física adecuada permite una conexión entre los océanos Atlántico y Pacífico, y a su vez, un incremento en los flujos comerciales de sus empresas públicas y privadas, vistas como sus principales núcleos económicos.

Con estos antecedentes, el principal objetivo del presente trabajo de investigación es dilucidar el rol que ha venido realizando el gobierno brasileño al llevar la voz cantante tanto en IIRSA como COSIPLAN de UNASUR; ya que por un lado, puede ser visto como un deseo ferviente de Brasil por construir una Suramérica emancipada y unida, mientras que por el otro, se puede considerar a la integración física como la posibilidad de Brasil de reforzar y consolidar una posición dominante en la región tanto en el aspecto político como económico de sus empresas. De esta forma, dicho escenario se convierte en una especie de vaivén para el pleno desarrollo del subcontinente.

Consecuentemente, en relación al tiempo, la investigación es longitudinal, ya que se toma dos periodos a analizar, el primero histórico que permitió a Brasil incentivar la creación de IIRSA y su posterior reestructuración en COSIPLAN durante el mandato de Lula da Silva, y un segundo momento a examinar es el gobierno de Dilma Rousseff y sus principales cambios en la agenda de política exterior referentes a la temática de integración física de Suramérica.

De esta manera, la investigación se vuelve relevante para la academia ya que no solo busca observar el desarrollo de la infraestructura en torno a la implementación de mecanismos regionales para alcanzar la integración, sino también examina el trasfondo político sobre el cual se despliega IIRSA y COSIPLAN de UNASUR para la obtención de determinados intereses nacionales de Brasil que no necesariamente corresponden a los de la región.

A su vez, el aporte de esta investigación está dado porque la mayoría de los trabajos sobre infraestructura son analizados desde una metodología cuantitativa; mientras que el presente trabajo, realiza un análisis cualitativo, lo cual genera un entendimiento más profundo, puesto que en lugar de probar o medir datos numéricos, ahonda en la descripción de los diferentes

acontecimientos y cualidades de la infraestructura como medio para la integración de la región.

Así, el estudio de la infraestructura es central porque constituye un sector emblemático y estratégico para la interconexión de nuestros pueblos y de la región, y es capaz de promover “la conectividad de los Estados a partir de la construcción de redes de transporte, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sostenibles para acelerar el proceso de integración, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas” (Adins 2014, 338).

Por lo tanto, al ser Brasil “la sexta economía más grande del mundo y el país de mayores capacidades en la región se erige como el actor más importante dentro del proyecto de integración suramericano” (Quispe, y otros 2013, 168); provocando que no se pueda comprender el desempeño de IIRSA y UNASUR sin su presencia.

Por ello, la pregunta central de este trabajo, radica en entender: ¿Qué papel ha desempeñado Brasil en la promoción de la integración en infraestructura suramericana?, buscando estudiar el rol que ha venido manteniendo Brasilia en América del Sur como ente de promoción y desarrollo a partir de la década de 2000, durante las presidencias de Lula y Rousseff, quienes compartieron el mismo partido político, pero implementaron políticas y estrategias disidentes una de la otra en temas de integración sudamericana.

El objetivo central de la pregunta de investigación recae en analizar a Brasil como propulsor de la integración sudamericana, a partir de sus propuestas de unir a la región para fortalecer los aspectos económicos, sociales, políticos y culturales. Así, el objetivo se concadena con el interés de Brasil de “forjar un liderazgo regional que resulte instrumental para su ascenso mundial, ocupar económicamente el hinterland y prevenir cualquier intento de incrementar la influencia externa sobre el manejo de los recursos de este” (Alcalde 2010, 245).

Esto, genera cierto grado de incertidumbre para los países vecinos, ya que por un lado el deseo aparente de Brasil es ampliar la agenda común con los países sudamericanos en cuanto a inversión, desarrollo e infraestructura, pero por el otro, también se genera el interés brasileño por ampliarse a través de sus empresas industriales al mercado sudamericano, particularmente después del estancamiento del Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

Por lo tanto, se analiza si lo que busca Brasil es un consenso interno para volcar todo su peso a la causa de la integración y desarrollo del orden regional o si lo que intenta es realzar su liderazgo ante los países de la región.

Por consiguiente, la hipótesis que se genera en torno a la pregunta central de la investigación es que el gobierno de Brasil a través de sus ideas de promulgar proyectos de integración física por medio de instituciones como IIRSA y UNASUR, puede lograr afianzar su liderazgo regional, y a su vez acrecentar sus vínculos regionales. Es decir, la variable dependiente viene a ser el planeamiento y puesta en marcha de los proyectos establecidos en la Cartera del COSIPLAN, mientras las variables independientes pueden ser vistas desde dos criterios; el primero la satisfacción de los intereses brasileños, y el segundo, el desarrollo y progreso conjunto de las doce naciones suramericanas por medio de la infraestructura.

Dicha hipótesis, se genera principalmente porque UNASUR, entendida como un bloque regional sudamericano unificado y liderado por Brasil frente al resto de la región, ha dejado de ser “una prioridad para el líder regional y es visto como una oportunidad para expandir su influencia y obtener réditos económicos y estratégicos” (Quispe, y otros 2013, 169).

Simultáneamente, al constatar que la integración suramericana se encuentra en una nueva fase de desarrollo, en donde han surgido nuevas realidades y se han establecido mecanismos de integración, se genera preguntas subsidiarias capaces de complementar la investigación; entre ellas se encuentran: ¿Qué rol redime la infraestructura física en la integración de América del Sur?

En donde, el objetivo a analizar son los efectos que desencadena la construcción de infraestructura, vista como medio para interconectar a los Estados y simultáneamente modificar el espacio donde se desarrollan las actividades económicas y las formas de vida; trayendo consigo, simultáneamente la afectación del marco de vida y los hábitos de cada una de las poblaciones inmersas en la consolidación de una Suramérica unida. Con ello se instruye un proceso de transformación en ocasiones dinámica, pero siempre irreversible.

Para el desarrollo de dicho objetivo, el neo-estructuralismo de la Economía Política Internacional (EPI) es capaz de analizar a la infraestructura como un camino nuevo, propulsor de dinámicas de crecimiento, integración y desarrollo en la región; una estrategia destinada a

crear una competitividad "auténtica" y una autonomía regional, ya que como argumenta Sunkel y Zuleta (1990) el neo-estructuralismo presenta una propuesta estratégica renovada para la recuperación y consolidación del desarrollo en América del Sur.

Paralelamente, se analiza la importancia de la integración suramericana a través de la infraestructura para “contribuir a resolver los problemas que aún afectan a la región, como son la pobreza, la exclusión y la desigualdad social persistentes” (UNASUR 2011, 2).

De este modo, cabe destacar que el concepto de integración manejado en el marco de la infraestructura se entiende bajo las actuales circunstancias de regionalismo postliberal y post-hegemónico, al hacer un llamado a los Estados para repensar la integración suramericana, superando “la visión de los negocios predominante en el neoliberalismo para reemplazarla progresivamente por una visión de justicia social y ambiental” (S. Sosa 2012, 23).

Conjuntamente, se logra ampliar las brechas de crecimiento y asumir la responsabilidad colectiva de promover y fortalecer, el plan local, nacional, regional y mundial, el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección ambiental” (Naciones Unidas 2002), pilares interdependientes y sinérgicos del fomento y desarrollo de la infraestructura en América del Sur.

Finalmente, es necesario destacar que al ser UNASUR un organismo que fomenta la construcción de una identidad regional, social, cultural y económica de los pueblos suramericanos, Brasil ha hecho uso de sus ventajas realzando su posición en el subcontinente americano, mediante el uso específico del COSIPLAN, por lo cual se ha planteado como segunda pregunta subsidiaria la siguiente incógnita: ¿Qué tipo de liderazgo ejerce Brasil en la configuración de la integración física de América del Sur?

Teniendo como objetivo primordial dilucidar el rol que ejerce Brasil en la temática de infraestructura en Suramérica, ya que al encontrarse en una disyuntiva sobre cómo conciliar simultáneamente dos roles: el de líder regional y el de actor global, la literatura reciente de autores como: Pinheiro y Gaio, Gomes Saraiva, Soares de Lima, entre otros, acentúan, que el papel que ejerce dicha nación, se ha ido delimitando a los mandatos de Lula y Rousseff, provocando un reto no solo para los creadores de políticas sino también para los académicos capaces de teorizar y conceptualizar el papel que ejerce Brasilia en la región.

De modo que al hablar del rol de Brasil en la integración de la infraestructura suramericana, se despliegan diferentes tipologías en torno al modelo exacto de liderazgo ejercido por el gigante suramericano; el mismo que puede ser develado por medio del uso de un poder inteligente capaz de desentrañar una estrategia integrada entre poder duro y poder blando, con lo cual Brasilia ha logrado ampliar su influencia en el accionar regional, principalmente debido a “que ser un líder regional es un requisito previo para tener un protagonismo internacional” (Pinheiro y Gaio 2016, 5).

Principalmente, en el escenario cambiante que se desarrollaron los gobiernos de Lula y Dilma, sumidos por la “nueva izquierda”, pensamiento que no puede caracterizarse como homogéneo entre los gobiernos de la región, pero si se puede detectar una línea en común como argumenta Grugel, Riggiozzi y White (2008) al asumir que se estableció un resurgimiento en el sentimiento nacionalista y se distanció de la agenda internacional con los Estados Unidos. No obstante, la izquierda del siglo XXI, no puede ser vista como anti-capitalista, sino como el planteamiento de una “nueva política que no tiene un enfoque abrupto ni autárquico, pero que adquiere una visión diferente de la democracia y la cuestión social que busca romper con una historia donde las reglas fueron impuestas desde los centros de poder” (Gomes Saraiva, *Balanço da política externa de Dilma Rousseff: Perspectivas futuras?* 2014, 8).

Por lo tanto, como argumenta Briceño Ruiz (2012) no existe un modelo único de integración regional suramericano, sino que se desarrollan diferentes estrategias y ejes de integración, como se ha venido desarrollando en las últimas décadas en temas estratégicos como la infraestructura, defensa y energía; dejando de lado aspectos fundamentalmente centrados en la economía y buscando una mayor autonomía y una agenda positiva como plantea Sanahuja (2008) para acrecentar la integración y preocupación por la dimensiones sociales y asimétricas en cuanto a niveles de desarrollo.

Es así como, el presente trabajo se sitúa en el área de las Relaciones Internacionales, específicamente en el campo del regionalismo postliberal, post hegemónico, teorías de liderazgo y el neo-estructuralismo de la EPI, planteados como enfoques teóricos para el análisis de los gobiernos suramericanos que han forjado su deseo y espíritu integracionista por buscar soluciones conjuntas que hagan frente a los problemas que conciernen a la región, instituyendo dentro de sus agendas gubernamentales planes de acción estratégicos ligados a la

integración y desarrollo como medio para promover el progreso económico, político y social de los países.

En este sentido, la investigación posee un enfoque positivista con una metodología cualitativa, ya que tiene como objetivo verificar, describir y examinar las interacciones causa-efecto. Para ello, se emplea una ontología objetivista entendida según Grix (2002) como afirmaciones y suposiciones que son hechas sobre la naturaleza de la realidad social, afirmaciones sobre lo que existe, como se ve, las unidades que lo conforman, y como esas unidades interactúan entre sí; es decir, es la creencia que mantiene el investigador con respecto a la realidad investigada, por lo que afirma que existe una realidad en donde la estructura influye en el agente.

Asimismo, para entablar una relación entre el investigador y lo investigado, se hace uso de una epistemología positivista, la cual está concentrada en la teoría del conocimiento, especialmente en lo que respecta a sus métodos, validación y las posibles vías de adquirir conocimiento de la realidad social. De este modo, la epistemología positivista permite analizar el trasfondo acerca de los detalles que se encuentran detrás del deseo de integración física planteado por Brasil.

Igualmente, para un óptimo desarrollo metodológico, se ha establecido un método que vaya acorde a la metodología cualitativa; por lo que se ha seleccionado al rastreo de procesos entendido como un “proceso donde se traza inherentemente un análisis de trayectorias de cambio y la relación causal mediante una descripción adecuada; tomando en consideración la secuencia de las variables que intervienen” (Collier 2011, 823).

Es decir, el rastreo de procesos según Collier (2011) emplea la construcción de teorías y análisis de mecanismos causales; el punto de partida es un evento que ya ha ocurrido y que quiere ser explicado, en este caso la Cartera de proyectos del COSIPLAN, diseñada por UNASUR y propulsada por Brasil, a partir de ello, se buscan “los mecanismos sociales suficientes para explicar tal evento, y de ser posible, se pueden utilizar mecanismos ya identificados por otros investigadores y realizar así hipótesis competitivas sobre los mecanismos causales que generan el fenómeno” (González 2016, 36).

Por tanto, la metodología planteada sirvió de acceso al tema central de la discusión, la infraestructura como proyecto estratégico del COSIPLAN de UNASUR: un análisis a partir del liderazgo de Brasil durante los gobiernos de Lula da Silva y Dilma Rousseff, ya que con una visión clara del método, ontología y epistemología no se genera dicotomías inservibles; más bien la metodología electa sirve de base, guía y complemento a las perspectivas teóricas elegidas, generando una amplia visión acerca de las prácticas interpretativas de los fenómenos en función, en cuanto al caso de estudio.

De esta manera, gracias a la utilización de una correcta metodología y marco teórico, se logró evidenciar hallazgos que parten desde la noción que la integración subregional por medio de la infraestructura no “se limita a la integración económica que en el decenio de los noventa privilegió la promoción de zonas de libre comercio o uniones aduaneras, sino que comprende objetivos políticos, estratégicos y sociales” (Briceño-Ruíz 2012, 11).

En este sentido, al finalizar la investigación, se obtuvo una nueva interrogante que gira en torno a son ¿proyectos de integración física o intereses brasileños nacionales?; evidenciando que la infraestructura es capaz propulsar una transformación productiva con equidad como la base para el desarrollo social, gracias a la interacción de Estados, movimientos sociales y líderes que construyen nuevos entendimientos sobre el espacio regional.

No obstante, posee entre doce y quince años de retraso; siendo el sector que más ha sobresalido el sector transporte con un 89,1%, seguido por el sector energético con un 9,3% y finalmente, el sector de telecomunicaciones con un porcentaje de alrededor del 5-9% del total de proyectos.

Aunque dichos porcentajes son distantes de un sector al otro, han permitido aumentar el comercio interregional e intrarregional de América del Sur, que para el 2016, según la OMC representó aproximadamente el 25.8%, un punto porcentual más en relación con América del Norte y Asia.

Por lo cual, Brasil consiente de que la infraestructura es capaz de ejercer una estrategia de spillover, que conlleve al involucramiento de otros sectores más delicados como la seguridad, economía y política, ha hecho uso de un poder inteligente, capaz de persuadir a las doce naciones suramericanas a continuar con dichos proyectos, en pro de sus empresas nacionales.

De este modo, al finalizar la investigación y tomar cada una de las visiones proporcionadas por las naciones del cono sur, se llegó a la conclusión que Brasil durante los mandatos de Lula y Rousseff desplegó una marcada diferenciación en torno al ejercicio del poder.

Por un lado Lula fue el hombre del pueblo, de la calle, el amigo de las naciones, el cual en su lema de gobierno siempre replicaba el trabajo conjunto para sobrellevar las carencias que América del Sur posee, mientras Dilma fue considerada la política del Palacio, del trabajo de equipo con sus colaboradores.

Lula era la imagen capaz de vender como realidades lo que aún eran sólo sueños, su encarnación y uso de lenguaje apropiado le permitían vender a Brasil como un país estable, innovador y de confianza para sus vecinos, estrategia distante a la de Dilma, ya que dentro de su gobierno los sueños no existían, por lo que al terminar los periodos presidenciales de Lula se afirmó que "salía el gobierno del corazón y entra el gobierno de la planificación" (Briceño-Ruíz 2012, 11).

No obstante, el punto en común en que convergen ambos gobiernos es el liderazgo consensual mostrado por Brasil en Suramérica, al desplegar un intelecto y uso de estrategias convincentes, ya que dicho liderazgo tiene como idea central la construcción de una visión estructural, en donde las ideas gubernamentales de Brasil se concentran en la cooperación e inclusión en lugar de la imposición, logrando así que los Estados participen en un proceso de dialogo e interacción para dar forma a las relaciones económicas, políticas y sociales.

En consecuencia, Brasilia efectivamente ejerce un liderazgo en el subcontinente americano pero únicamente uno consensual, el mismo que le ha permitido articular e implementar una ordenación al sistema regional, pero únicamente en la temática de la infraestructura, la cual es la base para solventar sus intereses nacionales, ya que sus problemas internos de un modelo agotado, han llevado a altos índices de corrupción, crisis política y crisis de confianza, imposibilitando abarcar mayores áreas en el subcontinente americano.

En síntesis, el gigante suramericano, solamente puede ser catalogado dentro de América del Sur como un actor con matices de un liderazgo consensual ejercido en la temática de la infraestructura. Dicha cuestión, le ha permitido ganar el consentimiento de las doce naciones suramericanas y continuar con la idea de conformar un espacio regional dominante, capaz de

sistematizar e inducir a las naciones vecinas a internalizar un enfoque ideacional en donde el principal actor es Brasil.

Con lo cual se deja en evidencia, que Brasil no descarta la idea de catapultarse a nivel regional y global, “Brasil juega en todas las ligas más allá de que puntualmente considere a la región o al mundo más o menos prioritarios” (Morales 2014, 181). Así, la política exterior brasileña durante los gobiernos de Lula y Dilma oscilaron entre una posición nacionalista-regionalista y una postura más internacionalista-globalista.

Dicha dualidad en el manejo de su política exterior se debe principalmente a que a nivel regional, Brasil busca desarrollarse en un entorno de vecinos que comparten visiones similares, de estabilidad democrática y crecimiento económico y a su vez lograr rediseñar el mapa de Suramérica expulsando a México, potencial rival latinoamericano, para poder posicionarse como único líder de la región.

Paralelamente, se pudo evidenciar que en el plano global, Brasilia emplea un gran contingente de políticas que se plasmas en diversas cumbres internacionales, lo cual le permite ostenta un lugar privilegiado como potencia emergente en el marco de los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica).

En tal virtud, y para un mejor entendimiento, la investigación se encuentra dividida en diversos acápite, que parten desde un capítulo que aborda el debate entre los principales enfoques teóricos, capaces de sustentar la investigación. Subsecuentemente, se presenta un capítulo empírico, en donde se analizan las principales características que han hecho de la infraestructura un nuevo concepto de integración alejada de la clásica integración economicista de años pasados. Tercero, se presenta un segundo capítulo empírico, capaz de impartir conocimientos en torno al liderazgo ejercido por Brasil durante los años 2003-2016. Para finalmente, presentar diversas conclusiones que la investigación arroja a la luz de un nuevo escenario integracionista de América del Sur.

Capítulo 1

Marco Teórico

En el actual contexto de globalización, la integración física sudamericana se ha convertido en un tema de gran importancia al interior de UNASUR, ya que la interconexión entre las naciones fortalece el desarrollo de *hinterland*, por lo cual, Brasil, en su afán por interconectar a la región, dotarla de una mayor competitividad y a su vez fomentar su papel de líder regional y global durante los gobiernos de Lula da Silva y Dilma Rousseff desplegó diferentes estrategias, que hacen de este, según Sorj y Fausto (2011) un país genuino y participativo en la construcción y cambio de las normas y reglas del sistema internacional.

De modo que, para poder analizar los proyectos de infraestructura que maneja UNASUR, es necesario realizar una discusión conceptual y teórica sobre el regionalismo postliberal y post-hegemónico, consiguiendo así, ahondar en la cartera de proyectos del COSIPLAN; los mismos que han llevado a las naciones suramericanas a establecer bases para construir de manera participativa y consensuada un espacio de diálogo que permita encarar coordinadamente los desafíos del desarrollo, la equidad socioeconómica, la inclusión social, la participación ciudadana y el reforzamiento de la democracia.

Paralelamente, es necesario realizar un diagnóstico de la infraestructura y sus sectores estratégicos desde la EPI, ya que esto permite examinar lo que acontece al interno de UNASUR en la temática de la infraestructura. De modo que, a partir de los planteamientos sobre el neo-estructuralismo se expone los principales argumentos que han llevado a dicha área a posicionarse como un diseño de políticas enfocadas desde la región a cómo y cuándo hacer qué, para construir un futuro de mayor crecimiento, equidad y autonomía regional.

A esto se suma, el rol que ha venido desempeñando Brasilia en la integración física del subcontinente americano, primero desde IIRSA y luego desde COSIPLAN de UNASUR, por lo cual, desde las teorías de liderazgo se analiza la presencia del gigante sudamericano en la región.

De esta forma, el objetivo a dilucidar son las diferentes teorías y visiones que han llevado a la integración en infraestructura a ser vista como el medio para interconectar al subcontinente

americano, concadenado a cómo ha consensuado Brasil los mecanismos brindados por UNASUR en el sector de infraestructura para fortalecer su liderazgo dentro de la región.

Así, haciendo uso de diferentes apartados, el presente capítulo se encuentra estructurado en diversas secciones, partiendo desde un análisis y diferenciación entre el regionalismo postliberal y post-hegemónico, capaz de generar una visión integra del contexto en que surge la idea de UNASUR y su objetivo de integrar a América del Sur por medio de la infraestructura; subsecuentemente, a través del neo-estructuralismo se desenvuelve el estudio sobre la infraestructura como medio para la integración física, para finalmente, dilucidar los diferentes modelos y corrientes de liderazgo, lo cual genera una explicación de cómo Brasil ha ido fortaleciendo su presencia en América del Sur por medio del COSIPLAN de UNASUR.

1.1 La UNASUR y su proyecto de infraestructura, visto desde el Regionalismo Postliberal y Post-hegemónico

Desde inicios del nuevo milenio, se ha venido construyendo en América del Sur una nueva etapa de regionalismo denominada “post”, la cual involucra enfoques y propuestas con nuevas percepciones en torno al acontecer regional, anhelando instaurar un modelo capaz de fenecer las disparidades que han llevado al fenómeno suramericano a estancarse.

En este sentido, para lograr con el objetivo de integrar al cono sur, los países suramericanos han tenido que consumir un largo recorrido lleno de profundos cambios, dados por las transformaciones que se suscitan en el sistema internacional; razón por la cual, el proceso de integración suramericano se ubica actualmente en una cuarta etapa:

La primera tuvo lugar entre 1993 y 1999, “se impulsó la creación del Área de Libre Comercio Sudamericana (ALCSA); en la segunda etapa, entre 2000 y 2004, el proceso comenzó a dotarse de mayor contenido político y ampliar temáticamente su agenda con la I Reunión (Brasilia, 2000), la II Reunión (Guayaquil, 2002) y III Reunión (Cusco, 2004) de Presidentes de América del Sur; la tercera etapa, que va desde la creación de la Comunidad Suramericana de Naciones (Brasilia, 2005) hasta su renombramiento como Unión de Naciones Suramericanas (Margarita, 2007), fue un momento de definición de acciones estratégicas con miras a una mayor institucionalización. A partir de la aprobación del Tratado Constitutivo de la UNASUR

(Brasilia, 2008) se ha iniciado una cuarta etapa que se extiende hasta la actualidad” (Morales 2014, 181).

Es así como, se puede instituir que los gobiernos suramericanos con la aspiración de integrar a la región, han plasmado en sus agendas gubernamentales elementos como la identidad, valores y cultura política que les permita afianzar el camino hacia la integración suramericana.

En este sentido, cabe destacar que la integración es entendida como “un proceso por el cual los estados nacionales se mezclan, se confunden y fusionan voluntariamente con sus vecinos de modo tal que pierden ciertos atributos fácticos de su soberanía, a la vez que adquieren nuevas técnicas para resolver conjuntamente sus conflictos” (Haas 1967, 6). A esta definición, Malamud (2010) añade que el regionalismo es un elemento más a la integración regional, ya que esta forma parte de un proceso formalizado y conducido por el Estado.

De manera que, con el objetivo de integración y en base a un conjunto de experiencias acumuladas de los últimos cincuenta años, las naciones suramericanas tratan de hacer frente a los desafíos y oportunidades que se presentan en la región signada por profundos cambios estructurales; y así forjar una imagen de “patria grande” con aspiraciones unionistas y de integración regional para alcanzar un desarrollo sostenible que garantice una mejor calidad de vida, para cada una de las naciones y poblaciones del subcontinente americano.

En tal sentido, se puede figurar a América del Sur como una región de arenas movedizas, insertada en un mundo que cambia drásticamente, como fue el ascenso de los gobiernos de izquierda que protagonizaron el principio del nuevo siglo, con el objetivo de erigir “valores asociados a la igualdad, la justicia social, la solidaridad y los derechos humanos” (Arditi 2009, 59) y así dejar de lado como argumenta Cameron (2009) los efectos negativos del neoliberalismo como la pobreza, pérdida de credibilidad de las instituciones, desigualdad, polarización social, fundamentalismo de mercado, entre otros.

En otras palabras, estos gobiernos llegan al poder en una etapa en donde Suramérica comenzaba a resquebrajarse, principalmente por la falta de complementariedad económica, deficiencias en infraestructura de transporte e integración física, medidas unilaterales, inestabilidad macroeconómica, el impacto de la crisis financiera, “el efecto de las barreras no

arancelarias y la reprimarización o recommoditización de las economías de América Latina, llevadas por un fuerte crecimiento de las exportaciones de materias primas a Asia, particularmente desde los países andinos y sudamericanos” (Sanahuja 2010, 27).

En efecto, el surgimiento de los gobiernos progresistas o de izquierda, se consolidan en un ambiente de regionalismo post-hegemónico, al rechazar eufóricamente las políticas neoliberales impartidas por las potencias tradicionales; con ello, se produjo un cambio en “la relación con los Estados Unidos, de una relación de dominio a una relación medianamente competitiva en términos comerciales, así como elusiva e ideológicamente confrontada” (Malamud y Gardini 2012, 123).

Razón por la cual, los doce países suramericanos, iniciaron un intenso debate acerca de los intereses, racionalidad y objetivos de la integración regional y las ideas relacionadas con las políticas de desarrollo y las estrategias internacionales; intentando “promover una mayor autonomía para la región en el conjunto del Sistema Internacional y en particular frente a Estados Unidos” (Cienfuegos y Sanahuja 2010, 87).

Lo cual, impediría alejarse de la piedra angular de la integración al continente suramericano y a su vez, no se perdería los ideales de los libertadores que como lo explica García (2014) vislumbraron la posibilidad de una América Latina hermanada, no solo en una historia común sino entorno a propósitos comunes y a una voluntad para edificar el futuro y el porvenir de sus pueblos.

De manera que, debido a la crisis del regionalismo abierto que tenía como fundamento las políticas del Consenso de Washington, surgieron nuevas formas de concebir a la integración regional, por un lado el denominado “regionalismo postliberal”, según Sanahuja (2008), Briceño Ruiz (2012) y por el otro el famoso regionalismo “post-hegemónico”, según Grugel y Riggirozzi (2012), Tussie y Riggirozzi (2012), Rovira (2012) y McDonald y Ruckert (2009).

1.1.1 Regionalismo postliberal

En consecuencia al agotamiento del modelo de regionalismo abierto, ha emergido en la región una nueva fase en el proceso de integración regional, conocido como regionalismo postliberal, y caracterizada según Serbin (2012) por el alejamiento de los temas de liberalización comercial y desregulación por una agenda esencialmente política marcada por el principio de

soberanía nacional y el retorno del Estado como un actor protagónico en la formulación y consumación de diversas políticas públicas.

Así, el regionalismo post liberal posee características propias, ya que como argumenta Briceño Ruíz (2012) no existe un modelo único de integración regional, sino que se desarrollan diferentes estrategias y ejes de integración; y este modelo de regionalismo, intenta dejar atrás al regionalismo abierto y sus políticas de intercambio económico, para inscribir propuestas políticas dinámicas. “La agenda de integración pasa de ser “minimalista” enfocada en unas pocas prioridades, a ser “maximalista” con la UNASUR, ALBA y CELAC” (Briceño-Ruíz 2012, 106-107).

Es decir, como señala Sanahuja (2010) desde el 2005 el regionalismo se piensa más allá de lo económico puesto que el liberalismo y neoliberalismo ya no constituyen la visión predominante para la integración y solución de altercaciones de los Estados.

Esencialmente, porque en el regionalismo postliberal mira el retorno del Estado-nación desde una agenda más social para la realización de los procesos de integración y ejecución de los asuntos domésticos. De tal manera, Sanahuja (2010) despliega una serie de características en torno a dicho regionalismo:

- Preeminencia a una agenda política, en lugar de una agenda económica y comercial.
- Retorno de una agenda de desarrollo, alejada de las políticas económicas pos-Consenso de Washington.
- Primacía de los actores estatales, frente al protagonismo de los actores privados y las fuerzas del mercado.
- Supremacía de una agenda positiva, en torno a la creación de políticas comunes para la cooperación sur-sur e integración en ámbitos no comerciales; fomentando la paz y la seguridad.
- Atención a las dimensiones sociales y asimetrías en cuanto a niveles de desarrollo. Logrando, una vinculación entre la integración regional y la reducción de la pobreza y las desigualdades.
- Mayor énfasis a la justicia social.

- Fomento de la infraestructura física regional, con el objetivo de reducir los cuellos de botella y carencias que imposibilitan el acceso a los mercados externos.
- Mejora de la seguridad energética y sus vínculos conexos.
- Fomento de estrategias ligadas a la promoción de una mayor participación y legitimación social de los procesos de integración.

Dada esta caracterización, se deja en evidencia que el regionalismo postliberal según Briceño Ruiz (2011) es un proceso de construcción regional, que ha ido evolucionando según los cambios políticos que ha sufrido América del Sur, por lo cual, se opone a continuar sumergido bajo las prerrogativas estadounidenses implantadas bajo el Consenso de Washington, para sostener una tendencia más marcada hacia una autonomía política de la región.

1.1.2 Regionalismo post-hegemónico

UNASUR, al poseer características novedosas y versátiles, no es posible encuadrarla únicamente en un modelo de regionalismo, por lo cual se ha generado un debate a la par del regionalismo postliberal; denominado regionalismo post-hegemónico, visto por Riggiozzi (2014) como el camino para analizar las complejidades de la arquitectura regional.

El aspecto relevante y distintivo sobre el regionalismo post-hegemónico, no sería, la adopción de nuevas reglas distintas “al *US market-driven proposal* (con la incorporación de las temáticas del desarrollo y la exclusión social), sino la “repolitización de la región” en función del aprovechamiento de los nuevos márgenes de maniobra internacionales” (Kappel 2011) para poner en práctica nuevos proyectos regionales como la integración física de Suramérica.

En términos de Dabène (2010), se estaría en presencia de la “politización fundacional” de la integración sudamericana que garantizaría su dinamismo. Principalmente, porque se genera un rechazo a la supervisión externa, para articular como bien señala Riggiozzi y Tussie (2012) la movilización social, con un nuevo enfoque en el fortalecimiento de las poblaciones suramericanas y la llamada a promulgar la solidaridad en América del Sur.

En otras palabras, a través del regionalismo post-hegemónico se intenta convertir al subcontinente americano en una plataforma lista para volver a encender el regionalismo que incorpora “las dimensiones normativas de una nueva era, yendo más allá de los patrones

liderados por EE UU. de integración comercial, lo que no se puede descartar como un paso” (Riggirozzi y Tussie 2012, 34).

De este modo, el regionalismo post-hegemónico comienza a tomar impulso desde el año 2001, cuando se pronuncia la expresión “que se vayan todos”, para dar inicio a un periodo compuesto por gobiernos de corte anti neoliberal en la región. Sumado al deseo de reinsertar el concepto de desarrollo visto desde la acción colectiva y los aspectos sociales, nuevas formas de políticas y organización sobre las ya existentes o acaecidas.

Así, se descartaba la anticúa idea de integración únicamente en términos de crecimiento económico, para contemplar proyectos políticos y sociales más idóneos a la región, superando las desigualdades y acrecentando estrategias de desarrollo; las mismas que se alejan de la institucionalización de las prácticas transfronterizas, para ir añadiendo nuevos actores no estatales capaces de impregnar su impronta en la integración regional.

Por lo tanto, el regionalismo post-hegemónico es el resultado de una manifestación visible de la repolitización de la región dada por el nacimiento de “nuevas políticas de proyectos regionales en los cuales los estados, movimientos sociales y líderes interactúan y construyen nuevos entendimientos del espacio regional y se vuelven arenas de contestación política e incluso pueden tomar lugar procesos contra hegemónico a nivel regional” (Riggirozzi y Tussie 2012, 3).

A esto se suma, la descripción de Riggirozzi (2010) al argumentar que el regionalismo post-hegemónico, es una forma de gobernanza que, acudiendo a un famoso cuento de Jorge Luis Borges, está atravesando un jardín de senderos que se bifurcan. Así, el regionalismo post-hegemónico se caracteriza “por ofrecer varios caminos para la construcción de la gobernanza regional, más allá del comercio o del enfrentamiento con Estados Unidos. Se trata, en vez de ello, de un complejo proceso con dimensiones comerciales, de integración política y bienestar trans-societal” (Riggirozzi 2010, 1).

En torno a dichas argumentaciones, el regionalismo postliberal y post-hegemónico son capaces de desentrañar cada uno los cambios estratégicos, especialmente en dimensiones que antes no habían tenido mayor realce como: lo social, político, de seguridad y nuevamente se retoma con fuerza la antigua idea de crear políticas comunes en obras de transporte, energía e

infraestructura, en donde los entes centrales son de carácter estatal, privados y las fuerzas del mercado son centrales.

En efecto, la estrategia regionalista postliberal y post hegemónica, se enfoca según Briceño Ruiz (2012) y Sanahuja (2010) en que los países que conforman la UNASUR buscan mayor autonomía a nivel internacional y en el diseño e implementación de sus políticas de desarrollo.

Además, se pone especial énfasis a la integración física y los servicios de infraestructura, ya que una de las funciones principales de las “plataformas de infraestructura regionales es permitir una articulación entre los diferentes procesos de producción de los países de una región, en condiciones de una eficiencia mayor que la que puedan alcanzar los Estados por sí solos” (Simmonds 2014, 157).

Igualmente, la integración por medio de la infraestructura supone el avance de la interdependencia de los Estados en el escenario actual de los regionalismos “post”, condición necesaria para pensar que “la proximidad geográfica de los Estados se convierta en una real ventaja para la configuración de una identidad regional, de un “nosotros”, entre los países de una región” (Simmonds 2014, 158).

Por consiguiente, las medidas planteadas por UNASUR juegan un rol trascendental en los regionalismos post, ya que hacen referencia a la reducción de la pobreza y la desigualdad; brindando mayor protagonismo a la justicia social establecida dentro de los parámetros de las agendas políticas de la región.

De esta manera, se reafirma que la integración en infraestructura, puede ser concebida desde los enfoques del regionalismo postliberal y post-hegemónico, ya que ahondan en los diversos acontecimientos suscitados en la cartografía del regionalismo y la integración suramericana, con especial énfasis en las políticas sociales regionales, las cuales son consideradas como “la ruta alternativa a una gobernanza mundial más sistémica que responda a la continua oposición de las superpotencias o a cualquier intento de discusión sobre redistribución” (Deacon 2011, 7).

Asimismo, el regionalismo postliberal y post-hegemónico “identifican un cambio en las prioridades de la integración, de económica a logística, política y social” (Giler 2014, 5). Sin embargo, no descartan en su totalidad la integración económica, continuando apoyando el “crecimiento a través de las exportaciones y en el celo del equilibrio fiscal, incorpora a la fórmula de desarrollo “la vuelta al Estado” (Falomir 2013, 103) caracterizado por conferir un carácter eminentemente político orientado hacia la construcción de una agenda multidimensional de bienestar para la sociedad y oposición a la conducción “tecnocrática” del regionalismo abierto.

Concomitantemente, una diferenciación entre ambos regionalismos, lo expresa Sanahuja (2012) al considerar que el regionalismo postliberal es un rechazo a las políticas neoliberales de la ola pasada de regionalismo abierto; mientras Falomir Lockhart (2013) expresa que lo importante no solo es el rechazo de las políticas neoliberales sino también el descenso de la influencia estadounidense en las diversas políticas desarrollistas e integracionistas en la región suramericana como lo manifiesta el regionalismo post-hegemónico.

Por lo tanto, desde diferentes perspectivas son capaces de ayudar a la construcción de una región suramericana equitativa, articulada y alejada de los Estados Unidos; ofreciendo pautas sobre cómo la integración suramericana podría incluir perspectivas propias del continente, específicamente perspectivas en infraestructura, y cómo “la integración suramericana pudiera incluir una perspectiva de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales” (Laats 2009, 25).

A esto se suma que estos esquemas “post” han conseguido prosperar hacia una mayor autonomía regional a través de la eliminación total o parcial de la participación de los Estados Unidos, ya no es solo integración económica sino un complejo proceso que incluye a esta, también “formas de cooperación y concertación política. Incluso, la idea de integración económica cambia, pues ya no solo es comercio, sino también formas de integración productiva, financiera, social y en infraestructura” (Briceño-Ruiz, Del regionalismo estratégico al regionalismo social y productivo: Las transformaciones del modelo de integración en el MERCOSUR 2011, 30).

Por lo tanto, la estrategia “post” está “animada por una búsqueda consciente de una mayor autonomía en el escenario internacional y en sus políticas de desarrollo, como argumentan

Briceño Ruíz y Simonoff (2017) se establece la necesidad de repensar las posibilidades del regionalismo para generar condiciones para el desarrollo.

Confirmando así que, el propósito del regionalismo postliberal y post-hegemónico es conseguir que la “región sea capaz de definir una posición común ante los desafíos de la globalización (Falomir 2013, 17); cada uno desde una visión diferente pero a su vez complementaria en una visión común de integración y desarrollo por medio de la infraestructura física, la seguridad y la defensa.

1.1.3 La infraestructura vista desde el neo-estructuralismo de la Economía Política Internacional

Partiendo desde la concepción de que la infraestructura es una estrategia disidente a las ideas tradicionales de integración, desde el año 2000, esta área ha ganado gran predominio en la geografía de América del Sur, al perfilarse como un factor aliciente en cuanto al establecimiento de redes de conexión y rutas de transporte para la promoción del desarrollo en la región.

En tal virtud, al encontrarse Suramérica inmersa en un entorno cambiante debido al fenómeno de la globalización, las naciones del sur han propiciado un cambio en sus agendas gubernamentales para insertar a la infraestructura como un medio de inserción competitivo en el tablero intra y extra regional. Por lo cual, desde la perspectiva neo-estructuralista de la EPI, la infraestructura busca entablar “un diseño de políticas enfocadas a cómo y cuándo hacer qué, para construir un futuro de mayor crecimiento, equidad y autonomía regional” (Ffrench-Davis 1988, 7).

Por lo tanto, hablar de infraestructura es hacer referencia a competitividad, desarrollo, impulso económico e integración. A su vez, y en forma creciente, “la infraestructura es un sinónimo de calidad de vida, democracia, equidad e inclusión social” (Serebrisky 2014, 4). Así, dentro de esta temática, confluyen sectores estratégicos que brindan servicios de transporte de personas y bienes, provisión de energía eléctrica y diversas instalaciones vinculadas a las telecomunicaciones.

En este sentido, para lograr un análisis ahondo sobre la temática de la infraestructura y sus sectores más sobresalientes en la región suramericana, se ha tomado al neo-estructuralismo

como una teoría capaz de complementar al regionalismo postliberal y post-hegemónico ya que propulsa una transformación productiva con equidad como la base para el desarrollo social, el combate contra la pobreza y la creación y garantía de la igualdad de “posibilidades, como condición para la movilidad social y el aprovechamiento del potencial creativo de la mayor parte posible de la población, así como la protección de la libertad ante la concentración de poder en la economía y en la sociedad” (Fajnzylber 1991, 54).

De este modo, el neo-estructuralismo es capaz de analizar la importancia de la infraestructura desde la perspectiva de la Economía Política Internacional, ya que su desarrollo analítico se orienta al diseño y ejecución de estrategias y políticas económicas, como bien lo define Gilpin (1987) la EPI es capaz de mostrar una existencia de interacción paralela entre los Estados y los mercados.

1.1.4 Neo-estructuralismo de la EPI

Desde finales de los años ochenta y principios de los noventa, la CEPAL, revitaliza los planteamientos estructuralistas de Raul Prebisch, para adecuarlos a la nueva realidad sumida en un contexto de relaciones más estrechas con el resto del mundo y de mayor integración regional, dando lugar al neo-estructuralismo, el cual sentaría sus bases en torno a las ideas de Fajnzylber (1991) argumentando que la visión neo-estructuralista acopia elementos del diagnóstico estructuralista, pero desde una perspectiva diferente a la agenda neoliberal, con lo cual se descarta la receta anacrónica excluyente de "crecer hacia adentro".

Así, al ser Fajnzylber el protagonista de la apertura del neo-estructuralismo, Ocampo¹ fue quien inicio su afianzamiento y perfeccionamiento, en una etapa en donde las ideas relativas a la inserción internacional eran desfavorables y asimétricas a la era de la globalización, sumado a la vulnerabilidad externa, los ciclos económicos, el regionalismo abierto y las agendas global, regional y nacional que sucumbían una panorámica cambiante y llena de desafíos.

Ante estas circunstancias, la nueva corriente del neo-estructuralismo constituye según Hidalgo (2011) una propuesta estratégica y renovada para la redención y afianzamiento del desarrollo de América Latina; así, a partir de un conjunto de elementos históricos, políticos y culturales

¹ José Antonio Ocampo Gaviria fue Secretario Ejecutivo de la CEPAL, durante el periodo comprendido entre enero de 1998 y agosto de 2003.

propios, el neo-estructuralismo tiene como fin transformar las economías y las sociedades latinoamericanas, tomando en cuenta las falencias económicas y la condición de subdesarrollo que aún prevalecen en los países latinoamericanos, los mismos que “no se deben tanto a distorsiones inducidas por la política económica, sino que más bien son de origen histórico y de índole endógena y estructural” (Sunkel y Zuleta 1990, 36).

En tal virtud, la fórmula neo-estructuralista ha sido capaz de implementar “políticas de transformación social y económica para superar el subdesarrollo, más allá del funcionamiento del libre mercado” (Bielschowsky 2009, 174). Lo cual, para algunos simbolizó rendirse al neoliberalismo, mientras para otros fue una alternativa para continuar incidiendo en la región, pero desde una perspectiva teórica y metodológica clásica de la CEPAL.

En esta línea, el neo-estructuralismo se desarrolla bajo una estrategia de competitividad auténtica y duradera, por lo que se basa en privilegiar la inserción de nuevas dinámicas como la infraestructura, capaz de impulsar el crecimiento, desarrollo y prosperidad de la región; contrariamente a las ventajas competitivas neoliberales estáticas y espurias del pasado.

No se basa en copiar los "modelos exitosos" del Norte, sino hacer que procesos globales de búsqueda y aprendizaje en el progreso tecnológico y en las vastas reformas institucionales puedan ser aplicados satisfactoriamente en América del Sur, ya que el neo-estructuralismo se fundamenta en la estrategia de “transformación productiva con equidad” y desarrollo desde dentro. De esta manera, propone tres ejes del pensamiento:

1. Progreso técnico
2. Generación de empleo productivo
3. Inversión en capital humano

Estos ejes, son capaces de garantizar crecimiento con equidad, ya que son objetivos primordiales de todas las políticas económicas y sociales, por lo cual presenta cinco ámbitos principales de políticas que respaldan la transformación productiva. “La inserción internacional, el proceso de ahorro e inversión, la participación y concertación en los mercados de trabajo, la política social y finalmente, la participación y transformación productiva y con equidad” (CEPAL 2008, 45).

De esta manera, la visión neo- estructuralista se fundamenta en la eficiencia colectiva, que tiene como pilar fundamental mantener un equilibrio macroeconómico por medio de un sistema socioeconómico, capaz de desarrollar, diseñar y ejecutar estrategias, políticas y “estructuras productivas y de gestión que entrañen una mayor igualdad, y una mayor autonomía nacional” (Ffrench-Davis 1988, 38).

Principalmente, porque su rasgo más destacado es el de ofrecer políticas selectivas en contraposición a las políticas teóricamente neutrales del neoliberalismo, además el neo-estructuralismo propone un eclecticismo, que involucra: una economía política clásica, una economía keynesiana, una economía del bienestar y el ecologismo.

Es decir, desde una visión apartada a la hegemonía de la economía neoclásica y de la nueva macroeconomía clásica, el neo-estructuralismo busca retomar y superar el desafío industrializador original de Raúl Prebisch para “generar un proceso endógeno de acumulación y de absorción y generación de progreso técnico” (Arellano 2014, 3), a través de cambios en la estructura productiva, “resguardando los equilibrios financieros y articulando un apoyo social en democracia a estas transformaciones” (Rosales 2015, 5).

En efecto, el progreso técnico, se enfoca a la edificación de una infraestructura física adecuada, para articular la producción con los recursos naturales y la modernización de servicios básicos de apoyo a “la producción o infraestructura productiva, la inversión social y distributiva, el apoyo a la inserción internacional y a la incorporación del progreso técnico al proceso productivo, y la defensa del medio ambiente” (Villanueva 2000, 54).

De esta manera, el neo-estructuralismo se caracteriza por:

- Gobierno activo y políticas económicas selectivas.
- Intervención selectiva en el sistema productivo para generar “mayor equidad, producción para satisfacer necesidades básicas, servicios igualitarios, actividades que hacen uso intensivo de mano de obra” (Ffrench-Davis 1988, 39).
- Mayor apertura comercial, basada en el fortalecimiento de la capacidad productiva y de innovación.

- Fomentar un carácter sistémico de la competitividad, priorizando “la creación de infraestructura física, la formación de recursos humanos y las políticas de innovación.
- y progreso técnico para alcanzar “un crecimiento más elevado y sostenido y una inserción internacional exitosa” (Bielschowsky 2009, 175).
- Inserción de la estrategia “transformación productiva con equidad”, con la cual se expone la preocupación permanente de crecimiento de largo plazo y la justicia social.
- Intensificar la relevancia de la industria, y a su vez articular a este con los demás sectores para favorecer los efectos de derrame y los encadenamientos productivos.

En torno a dichas premisas, el neo-estructuralismo es capaz de desentrañar los aspectos fundamentales de la infraestructura y sus sectores estratégicos para obtener un desarrollo más equitativo, armónico e integral de América del Sur; no obstante, “si bien el neo-estructuralismo cuestiona al neoliberalismo, acepta algunas de las reformas del Consenso de Washington” (Bustelo 2015, 5).

En otras palabras, según Odio (2010) el neo-estructuralismo busca una estrategia de desarrollo económico a largo plazo para enfrentar los problemas contemporáneos de América Latina y al mismo tiempo desea proporcionar una alternativa a las políticas neoliberales a corto plazo. Por lo cual, el pensamiento neo-estructuralista presenta varios criterios que facilita “el dinamismo económico y una mayor igualdad, junto con estrategias y políticas que posibilitan mayor autonomía nacional” (Ffrench-Davis 1988, 45).

1.1.5 Modelos de liderazgo para el accionar de Brasil en la integración física de Suramericana

En concordancia con los altos niveles de crecimiento económico y proyección regional e internacional que ha venido irrumpiendo Brasil al ocupar cerca de la mitad del espacio suramericano y representar un peso significativo en el comercio, gracias a su presencia creciente de sus empresas en los países vecinos, durante los mandatos de Lula da Silva y Dilma Rousseff, numerosos intelectuales han propiciado un boom en relación al estudio específico de su accionar y su política exterior en América del Sur.

De hecho, si se toma en consideración el ranking de los diez mejores cursos de Relaciones Internacionales realizado por la revista *Foreign Policy* en 2012, se puede observar la

multiplicidad de términos que se le ha venido otorgando al gigante sudamericano para lograr definir el rol que cumple en el subcontinente americano; entre los más destacados se encuentran: “hegemón regional” (Varas 2008, 2), “potencia emergente” (Schenoni, Ascenso y hegemonía: Pensando a las potencias emergentes desde América del Sur 2012, 31), “potencia global emergente” (Hakim 2010, 43), “poder intermedio” (Malamud 2011, 2), “poder mediano” (Flemes 2011, 3), “poder secundario” (Flemes y Wojczewski, Contested leadership in international relations: Power politics in South America, South Asia and Sub-Saharan Africa 2010, 10), “poder global para el desarrollo” (Dauvergne y Farias 2012, 903) “líder regional para el desarrollo” (Pinheiro y Gaio 2016, 3), “líder regional sólido” (Battaleme y Bonsignore 2010, 29) y “BRIC” (O’Neill 2001, 1).

Así, lograr un consenso en cuanto a su relevancia, no es una tarea fácil de explicar o caracterizar, y de ello, como bien lo señala Varas (2008) dan cuenta las diversas interpretaciones respecto al papel que ejerce Brasilia en la región.

Por lo cual, con el objetivo de delimitar su accionar, es necesario partir desde la concepción de poder, el mismo que es bosquejado por Morgenthau y Thompson (1993), Keohane (1969), Walt (1998) como la habilidad de obtener los resultados que uno quiere, y en caso necesario, de cambiar el comportamiento de otros para que esto suceda. Para esto, es necesario precisar de recursos como “población, territorio, recursos naturales, capacidad económica, poderío militar y estabilidad política” (Nye 2008, 15).

Esta visión fue predominante después de la segunda guerra mundial, cuando el poder era definido en términos de capacidad política y militar, posteriormente al finalizar la guerra fría este concepto floreció nuevamente, principalmente por la emergencia de nuevo poderes, lo cual originó un debate entre un poder medio y un poder regional.

En este mismo sentido, se despliegan diferentes maneras de ejercer el poder mediante la coerción o *hard power* o a través de la cooperación conjunta o *soft power*.

No obstante, Brasil, en su maniobrar dentro de Suramérica ha hecho uso de un poder inteligente, entendido por Nye como: “la habilidad de diagnóstico intuitiva que ayuda o permite al líder alinear sus tácticas con sus objetivos para crear estrategias inteligentes en situaciones

cambiantes. Implica tanto la capacidad de discernir tendencias frente a la complejidad como la adaptabilidad al tratar de influir en eventos o coyunturas” (Nye 2008, 97-98).

Empero, la cuestión del liderazgo va más allá del mero análisis de la posesión de recursos de poder, puesto que intervienen diversas variables como la presencia cada vez más marcada de China en América del Sur o la ausencia de una política exterior hacia la región durante la administración del expresidente de los Estados Unidos Barack Obama, lo cual “ha ampliado los espacios de actuación de la diplomacia brasilera en la construcción del liderazgo del país en América del Sur” (Gomes Saraiva 2012, 88).

No obstante, antes de adentrarse en la concepción de liderazgo, es preciso tomar en consideración que Brasil también ha sido denominado como un poder medio y a su vez un posible poder regional, por lo cual, es imperioso enfatizar su diferenciación. Por un lado, hablar de poder medio es referirse a aquellas naciones “que no pueden dominar y por lo tanto tienen que desplegar su fuerza en combinación con otras” (Nolte 2006, 53).

En efecto, siguiendo a Keohane (1969) un poder medio es un Estado, cuyos líderes consideran que no pueden actuar de manera eficiente solos, no obstante pueden llegar a causar un impacto dentro de un reducido grupo o una institución internacional. Su “éxito se mide en términos de flexibilidad en el trabajo dentro, a través, o incluso fuera de las instituciones internacionales” (Hayes y Allinson 1994, 47).

Por otro lado, hablar de poder regional es también hablar de poderes medios, sin embargo, no todos los poderes medios pueden ser considerados líderes de una región. Por lo cual, en un contexto regional, hablar de liderazgo regional, según Hurrell (2000) y Nolte (2010) es hacer referencia a un concepto relativamente nuevo, por lo que Van Langenhove, Zwartjes y Papanagnou (2016) lo han definido como un concepto usado para describir la capacidad de un actor para influenciar en ciertos aspectos de las relaciones internacionales y en ciertos casos el funcionamiento interno de un actor en una región determinada.

En tal virtud, el liderazgo, es una relación social que posee tres componentes: “líderes, seguidores y un contexto de interacción” (Nye 2008, 34). A su vez, en concordancia con Nolte (2006), Schoeman y Meyer (2007) y Van Langenhove (2016) argumentan que para

mantener una posición de líder regional, un Estado debe demostrar su disposición a actuar, la capacidad de liderazgo y la aceptación de este liderazgo por parte de otros actores.

A esto se suma, que “los líderes regionales dependen no sólo de su voluntad y poder, sino también de la aceptación por parte de sus vecinos” (Schirm 2007, 65) por lo tanto, al analizar a Brasil, se puede determinar que este emergió como un poder medio con aspiraciones de liderazgo regional y una ambiciosa influencia global; ya que desde épocas de antaño, Brasil mediante su política exterior ha participado en arenas multilaterales.

Por lo tanto, a partir de la clasificación realizada por Van Langenhove (2016): i) Liderazgo regional de un Estado sobre otros Estados, ii) Liderazgo regional de un Estado sobre una organización regional, iii) Liderazgo regional de una organización regional sobre un Estados o Estados y iv) Liderazgo regional de una organización regional sobre otra organización regional. Se puede dar inicio al análisis del accionar de Brasil en la región suramericana; empero, es necesario destacar que únicamente se tomara en cuenta al modelo i y ii, ya que son las visiones que más se acercan al caso de estudio.

De modo que, el primer modelo (i), se encuentra concadenado a los argumentos de Malamud (2011) al considerar que el liderazgo puede definirse como la capacidad de involucrar a sus estados vecinos a que adopten los objetivos del Estado líder en este caso Brasilia como propios; mientras este actúa como un "apagafuegos". "Cuando hace falta interviene y calma algún conflicto en la región, pero mientras tanto deja que cada uno haga su juego" (Malamud 2010, 2) ya que este se enfoca prioritariamente en sus intereses nacionales.

Subsecuentemente, el segundo modelo (ii) se alinea con las ideas de Soares de Lima (2008) al argumentar que el liderazgo está asociado a la construcción de instituciones como UNASUR, proyecto que demostraría la voluntad brasileña de ejercer un liderazgo constructivo, entendido por Sanahuja (2012) como un liderazgo que incluye concesiones para sus aliados, ya que a través de esto, logra suavizar algunas de las iniciativas más radicales de las naciones suramericanas, reconduciéndolas a un marco regional.

En este mismo sentido, surge el liderazgo consensual, el cual pone de manifiesto que el liderazgo va mucho más allá de un poderío militar o económico, más bien se atribuye bajo un consenso entre “los estados de la idea-proyecto que define a uno de ellos como líder. Para

ello, este debe atender los intereses de los Estados seguidores, de modo de convencerlos de los beneficios de su liderazgo y del proyecto” (Burges 2008, 65). Principalmente, porque cuando se trata de liderazgo, según Pinheiro y Gaio (2016) se debe pensar no sólo acerca de quién lo ejerce, sino también sobre qué temas se ejercen.

Y es precisamente lo que el Itamaraty² ha realizado al llevar a otros países a aceptar una posición de participar en proyectos que podrían haber sido vistos con algún escepticismo, sugiriendo poder o influencia. “La influencia, pudo ser vista por medio de la diseminación de ideas o por el intento de crear situaciones en que fuera implícitamente muy costoso a los demás países para desviarse extensivamente de la posición brasileña” (Burges 2008, 37). Mientras el elemento coercitivo, se encuentra implícito al expresar tácitamente que la falta de apoyo al líder, repercute en los costos y oportunidades de no formar parte del proyecto.

Por lo tanto, cabe destacar que este tipo de liderazgo según Burges (2008) permite una serie de cambios en la naturaleza de las relaciones regionales, logrando cumplir los intereses nacionales del Estado líder, especialmente mediante la puesta en marcha de proyectos institucionales. A esta última idea, se sumarían los argumentos impartidos por Soares de Lima (2008) al considerar igualmente que el liderazgo está asociado a la construcción de instituciones. Por lo cual, la autora siguiendo a Oran Young desarrolla tres tipos básicos de liderazgo.

El primer tipo de liderazgo es conocido como el intelectual, se lo define como la generación de nuevas ideas y conceptos que “producen un capital intelectual capaz de influir en los participantes en una negociación internacional, aunque sea indirectamente. El capital intelectual es importante porque cuando una comunidad relevante cree que son verdaderas, esas ideas se vuelven efectivamente verdaderas” (Soares De Lima, El lugar de América del Sur en la política externa brasileña 2008, 90).

A este tipo de liderazgo, se suma el liderazgo en su articulación con la idea de la representación política planteado por Deciancio (2016) al argumentar que Brasil a través de sus iniciativas infraestructurales primero desde IIRSA y actualmente por medio de UNASUR,

² Itamaraty: término utilizado para hacer referencia al Ministerio de Asuntos Exteriores y al conjunto de la diplomacia brasileña.

ha logrado posicionarse como un líder político, capaz de representar en la medida de lo posible el “bien común” o algún otro ideal que unifique a la comunidad política.

De esta forma, Brasil ha logrado reforzar la buena vecindad y amistad con los países del entorno suramericano; “persistiendo en considerar a los vecinos como amigos y compañeros, y fortalecer la cooperación regional, a través del fomento de la comprensión y confianza mutuas, incrementando la ayuda y el apoyo recíprocos, ampliando y mejorando los resultados” (Ayerbe 2011, 267) tanto económicos como sociales, culturales y políticos de América del Sur. Especialmente, porque un buen liderazgo e integración regional, es clave para Brasil y su lanzamiento como actor global.

Subsecuentemente, el segundo tipo de liderazgo que plantea Soares de Lima (2008) es denominado liderazgo empresarial, que tiene como referencia a ciertas “habilidades de negociación de actores individuales o colectivos, ya sea influyendo en la forma en que los asuntos son presentados en el contexto” (Soares De Lima, El lugar de América del Sur en la política externa brasileña 2008, 93). de la integración o sugiriendo acuerdos mutuamente aceptables y aparentemente beneficiosos para cada una de las partes.

Este tipo de liderazgo, es fundamental para Brasil y sus empresas públicas y privadas ya que como argumenta Tussie (2008) se genera un incremento en sus principales núcleos económicos y amplía la accesibilidad a localidades más distantes. Sin embargo, dicho tipo de liderazgo puede ser cuestionado ya que puede caer en la retórica que plantea Zibechi (2010) acerca de si ¿Se trataba de una integración de los pueblos o solo un avance más del capital sobre territorios y poblaciones de Brasil?, lo cual podría generar un alejamiento por parte de los países de la región, al no sentirse identificados en la búsqueda conjunta por una región suramericana fructífera y desarrollada para todos sus integrantes.

En tercer lugar, se encuentra el liderazgo estructural que tiene como punto de inferencia el “uso de recursos simbólicos y materiales de poder, en el sentido de garantizar poder en un contexto de interacción específica” (Soares De Lima, El lugar de América del Sur en la política externa brasileña 2008, 95). Es decir, el autor hace referencia por un lado al liderazgo hegemónico³ y por el otro el liderazgo de pivote regional.

³ Concepto desarrollado por la teoría de la estabilidad hegemónica.

Ante este tipo de liderazgo, Soares de Lima (2008) discurre en la idea de que Brasil posea una capacidad estructural hegemónica, ya que incurre en problemas internos, lo cual involucra cierta debilidad al momento de generar una imagen de hegemón en la región, por lo cual únicamente se lo puede categorizar como líder regional entendido como la habilidad de proyectar un set de ideas y principios respecto a la manera adecuada y efectiva del ordenamiento político, lo cual implica poseer la capacidad de producir acciones concertadas y colaboradas por diversos actores y Estados; a diferencia de un hegemón que como argumenta Rosso y Maso (2017) se refiere al dominio de una clase que impone su visión y sus valores a los otros sectores que conforman una comunidad, en este caso, sin precautelar las posibles consecuencias que estas puedan generar en virtud de satisfacer sus intereses nacionales.

En este mismo sentido, al hablar del rol que puede imperar Brasil como pivote regional, es un tema bastante amplio y complejo, ya que es necesario hacer coincidir la política doméstica de un país en este caso Brasil con una política sudamericana, para obtener ventajas dominantes, es condición necesaria que los gobiernos trabajen de una manera coordinada y benevolente para que los actores que se encuentran en torno a este les brinde las posibilidades e instrumentos para cumplir con el cometido de liderar a la región.

Considerando entonces que la estrategia de inserción regional brasilera ha cambiado sustancialmente en los últimos años, con especial atención a partir de los gobiernos de Lula da Silva y Dilma Rousseff, la política exterior brasileña profundizó un liderazgo sudamericano, entendido no únicamente como el ejercicio del poder, “sino que también envuelve la habilidad de proyectar un conjunto de objetivos y principios en común que permiten al grupo de Estados definir y procurar sus intereses de manera concertada” (Ikenberry 1996, 396).

Bajo este contexto, el Gobierno Federativo de Brasil ha jugado un rol fundamental en la región, tratando de implementar diversas propuestas que coadyuven al desarrollo e integración suramericana en un sector tan emblemático como es la infraestructura, no obstante, no ha logrado persuadir en su totalidad a Suramérica sobre su rol de líder regional.

Razón por la cual, surgen académicos escépticos como Pinheiro y Gaio (2016) que dan cuenta que Brasil al poseer problemas internos imposibilita que obtenga un grupo de seguidores constante y cooperativo, por lo que hablar de un liderazgo de Brasil en América del Sur es por lo pronto apresurado.

En este mismo sentido, se despliegan autores como Hirst (2006), quien desde una perspectiva ecuaníme y moderada, sostiene que es indiscutible la voluntad de Brasil en convertirse en un líder regional, sin embargo, siguiendo a Onuki (2006) este solamente puede ser categorizado como un líder en ciertas áreas como la infraestructura o simplemente como un aspirante al liderazgo sudamericano, más no un líder en su totalidad.

Por último, resta hacer referencia a una corriente de académicos optimistas como: Battaleme y Bonsignore, Gomes Saraiva, Nyko, Pinheiro y Gaio, quienes consideran que Brasil posee un gran potencial para convertirse en un líder regional, gracias a su despliegue de capacidades materiales o la creación y aceptación de organismos regionales como UNASUR por parte de sus vecinos, por lo cual, a grosso modo, dicha perspectiva sugiere que además de poseer los recursos, la voluntad política y el consenso “al interior del país para asumir los costos del ejercicio del liderazgo, la imagen de Brasil como líder sudamericano sería aceptada por sus posibles seguidores. De esta manera, estaríamos en presencia de un liderazgo que actualmente se nos presentara como sólido” (Battaleme y Bonsignore 2010, 29).

De esta forma, acentuándonos y secundado esta última perspectiva, se puede discutir a través de los argumentos de Kindleberger (1981) que Brasil ha logrado persuadir a las naciones de Suramérica a seguir su curso particular de acción que se puede ver reflejado en IIRSA y COSIPLAN de UNASUR; sin embargo, Brasil no está dispuesto a asumir los costos de la integración económica.

Sumado a esto, es necesario incurrir en que si bien Brasil habría expandido su liderazgo en la región, aún posee una serie de enfrentamientos domésticos que imposibilitan que su accionar regional se vea apoyado por los doce gobiernos suramericanos, por lo cual, “la cuestión del liderazgo efectivo brasilero continuaría abierta” (Hirst 2006, 32)

1.1.6 Conclusión

Es así como a manera de conclusión y siguiendo las palabras de Lula da Silva “Nuestra prioridad es Suramérica” (El Universo 2003), se puede determinar que el presente capítulo, se fundamenta en el regionalismo postliberal y post-hegemónico, como la teoría macro que guía la investigación, ya que desde la aprobación del Tratado Constitutivo de la UNASUR en 2008, se ha iniciado en América del Sur, una cuarta etapa de integración, diferente a la económica, provocando que los Estados suramericanos dejen de lado los parámetros

establecidos en el Consenso de Washington, para instaurar un modelo desarrollista capaz de fenecer las disparidades que han llevado al fenómeno suramericano a estancarse.

En este contexto, Brasil ha jugado un rol fundamental, al incentivar a los países de la región a ser parte de los proyectos de infraestructura establecidos primero en IIRSA y posteriormente en COSIPLAN de UNASUR; buscando así, interconectar al subcontinente americano, dotarlo de una mayor competitividad y a su vez fomentar su papel de líder regional y global durante los gobiernos de Lula da Silva y Dilma Rousseff.

Por lo cual, desde una conceptualización de los “regionalismos post”, se puede analizar al nuevo escenario de integración, donde la infraestructura ha logrado posicionarse según Hass (1967) como un proceso en donde los Estados de la región se mezclan, se confunden y fusionan voluntariamente con sus vecinos con el objetivo de edificar una “patria grande” con aspiraciones unionistas y de integración regional para alcanzar un desarrollo ecuánime para cada una de las naciones y poblaciones de la región.

No obstante, cabe desatacar que si bien el regionalismo postliberal y post-hegemónico buscan desentrañar en la región cada uno los cambios estratégicos, especialmente en dimensiones que antes no habían tenido mayor realce como: lo social, político, de seguridad, de infraestructura, mediante el diseño e implementación de sus políticas de desarrollo, existe una marcada diferencia.

El regionalismo postliberal es un proceso de construcción regional, que ha ido evolucionando según los cambios políticos que ha sufrido América del Sur, permitiendo vislumbrar una agenda maximalista, que involucra el alejamiento de los temas de liberalización comercial y desregulación para establecer parámetros marcados por el principio de soberanía nacional y el retorno del Estado como un actor protagónico en la formulación y consumación de diversas políticas públicas encaminadas a temas sociales, así como el fomento de la infraestructura física regional, con el objetivo de reducir los cuellos de botella y carencias que imposibilitan el acceso a los mercados externos.

Por su parte el regionalismo post-hegemónico, marcaría su caracterización desde el año 2001, cuando se pronuncia la expresión “que se vayan todos”, para dar inicio a un periodo compuesto por gobiernos de corte anti neoliberal en el subcontinente americano. De este

modo, dicho regionalismo analiza las complejidades de la arquitectura regional, más allá de una hegemonía estadounidense, y en función de una repolitización que permita el aprovechamiento de los nuevos márgenes de maniobra internacionales, para poner en práctica proyectos novedosos de integración como el de la infraestructura física, rechazando la supervisión externa y promulgando una solidaridad entre las naciones hermanas de América del Sur.

Ante dichas conceptualizaciones, se ha encontrado que tanto el regionalismo postliberal como post-hegemónico poseen argumentos propios, pero complementarios uno al otro, lo cual, permite la ejecución de un análisis austero sobre la construcción de una región suramericana equitativa, articulada y alejada de los Estados Unidos; ofreciendo pautas sobre cómo la integración suramericana podría incluir representaciones propias del continente, específicamente perspectivas en infraestructura.

De este modo, al hablar de infraestructura, es hacer referencia al neo-estructuralismo de la EPI, ya que este ha sido capaz de desentrañar que las construcciones físicas permiten establecer una articulación entre los diferentes procesos de producción de los países de una región, en condiciones de una eficiencia mayor que la que pueda alcanzar un Estado por sí solo.

Esencialmente, porque al ser el neo-estructuralismo una revitalización de los planteamientos estructuralistas de Raul Prebisch, la infraestructura es vista como una realidad propia de Suramérica, al ser catalogada como una herramienta que se aparta de la concepción neoliberal, para adecuarse a lo que el neo-estructuralismo denomina como el diseño de políticas enfocadas a cómo y cuándo hacer qué, para construir un futuro de mayor crecimiento, equidad y autonomía regional, en sectores como transporte, energía y telecomunicaciones.

De esta manera, se puede aseverar que el neo-estructuralismo va de la mano con el regionalismo postliberal y post-hegemónico ya que propulsa una transformación productiva con equidad como la base para el desarrollo social, el combate contra la pobreza y la creación y garantía de igualdad posibilidades para los países de la región.

Consecuentemente, se pudo evidenciar que la idea de integración por medio de la infraestructura, es en gran medida un plan instituido por Brasil, a través de plataformas internacionales como IIRSA y COSIPLAN de UNASUR, causando gran revuelco entre las 12 naciones suramericanas, por lo cual, por medio de un análisis de teorías de liderazgo se ha logrado hallar que el gigante suramericano juegue un liderazgo a dos niveles, tanto a nivel regional como a nivel global.

Así, este en su afán por mostrarse a la región y al mundo como un líder innato ha propulsado diferentes estrategias que parten desde su política exterior, logrando en ciertas ocasiones y temáticas la aceptación de sus vecinos, pero también ha recibido rechazos al poseer aún un largo camino por recorrer y afianzar sus problemas domésticos, por lo que para que pueda continuar en su lucha ferviente por construir espacios de cooperación en diversas áreas como: la energía, medio ambiente, defensa e infraestructura, Brasil debe continuar “un proceso de repolitización de las relaciones interestatales; y la construcción de espacios de autonomía” (Gerard y Méndez 2012, 13) para lograr su objetivo final.

De forma somera, el liderazgo que más se relaciona al accionar de Brasilia durante los mandatos de Lula da Silva y Dilma Rousseff es el liderazgo consensual, al lograr crear un consenso en base a la persuasión de sus Estados vecinos en fomentar e implantar proyectos de infraestructura para integrar por medios físicos al subcontinente americano.

De este modo, se ha analizado a cada una de las teorías a emplearse en la presente investigación, ratificando su veracidad para conceptualizar y argumentar los siguientes capítulos empíricos, que giran en torno a la infraestructura como medio de integración y al liderazgo del gigante sudamericano en América del Sur, todo esto dentro de un marco de regionalismo postliberal y post-hegemónico.

Capítulo 2

La infraestructura como medio para la integración física suramericana

A partir del año 2000, América del Sur comenzó a experimentar un proceso de autonomía regional caracterizado por el “giro a la izquierda” de gran parte de los gobiernos latinoamericanos, el agotamiento del modelo de regionalismo abierto que primó en la década de los noventa, la pérdida de interés e influencia de los Estados Unidos luego de los atentados del 11 de septiembre de 2001 y el liderazgo promovido por las élites brasileñas, dando paso al inicio de una nueva fase en el proceso de integración regional, que algunos analistas caracterizan como regionalismo postliberal y post-hegemónico.

Así, el espacio suramericano comenzó a atravesar por una serie de transformaciones de naturaleza política, ideológica, económica y social, como argumenta Briceño Ruíz (2011). América del Sur implantó un mecanismo disidente a la clásica integración económica enfocada en la atracción de capitales y liberalización comercial, para poner en marcha políticas sociales enfocadas a generar estándares sociales, impulsar políticas redistributivas, fomentar la perspectiva de derechos y reducir las asimetrías entre los socios regionales.

Con lo cual, las naciones suramericanas, en concordancia con Brasilia y evitando los errores, tanto de carácter económico como políticos, que hasta la actualidad, han imposibilitado los procesos de integración experimentados por la región, emprendieron proyectos estratégicos ligados a la infraestructura como medio para “eliminar la desigualdad socioeconómica, lograr la inclusión social y la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías en el marco del fortalecimiento de la soberanía y la independencia de los Estados (UNASUR 2011).

En este sentido, el presente capítulo tiene como objetivo examinar los proyectos de infraestructura planteados desde la génesis de la IIRSA, hasta la consolidación e institucionalización del COSIPLAN en UNASUR, como una alternativa novedosa y disidente para promover y profundizar la integración entre los países del subcontinente en un escenario de regionalismo postliberal y post-hegemónico. De este modo, se responde a la pregunta: ¿Qué rol redime la infraestructura física en la integración de América del Sur?, la misma que será resuelta, a través de diferentes apartados que analizan una agenda renovada para la integración vista desde los parámetros que establece el regionalismo postliberal y post-

hegemónico, y a su vez, desde la EPI, examina los avances y disyuntivas de cada uno de sus sectores más emblemáticos (transporte, energía y telecomunicaciones) y finalmente, el financiamiento de las Instituciones Financieras Internacionales a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN.

2.1 Infraestructura e integración suramericana

2.1.1 La agenda de la infraestructura regional en el marco de la UNASUR

Históricamente, el subcontinente americano ha desplegado varios matices integracionistas, con el objetivo de unificar a las naciones del sur, pasando desde visiones liberales-ortodoxas enfocadas netamente al campo de la economía, hasta visiones heterodoxas, orientadas a la dimensión política, lo cual ha provocado una progresiva reconfiguración de viejos y nuevos esquemas, hacia lo que Riggiozzi (2012) manifiesta que se podría percibir como una tercera ola de la integración regional.

Es así como, a partir de la última década, América del Sur abordó un proceso de integración a largo plazo de carácter estratégico *vis a vis* con sus naciones vecinas, que entienden que el proceso de integración fortalecerá la posición de la región en el concierto internacional. Una visión desarrollista y prointegración, que según Gomes Saraiva (2012) propone un proceso de integración cuya base sería una identidad común y en el cual el énfasis estaría sujeto a una nueva arquitectura de iniciativas multilaterales innovadoras como la infraestructura, una herramienta estratégica que de acuerdo a Serbin, Martínez y Ramanzini (2012) se alejaría de la visión económica y comercial propia del regionalismo abierto de los años noventa, para dar paso a una agenda claramente política marcada por “el retorno a un rol protagónico del Estado en la formulación e implementación de diversas políticas públicas y por una revitalización del principio tradicional de soberanía nacional” (Serbin 2012, 73).

En este marco, como bien lo señala Riggiozzi (2010) el camino para analizar las complejidades de la arquitectura regional de las últimas décadas es lograr diferenciar entre proyectos regionalistas moderados promovidos desde el regionalismo abierto y modelos contrahegemónicos de integración, más radicales, dirigidos por instituciones nuevas y con innovadores agendas de integración, que pretenden transformaciones profundas en el escenario sudamericano.

Por lo que, a partir de una agenda regional transformadora, promovida inicialmente por Brasil en función de sus propias aspiraciones en el ámbito global y regional, se establece en el año 2000 bajo invitación del ex presidente brasileño Fernando Henrique Cardoso, la primera reunión de Presidentes Suramericanos, donde se lograría establecer la creación de IIRSA, como un marco para las inversiones regionales en infraestructura, capaz de “impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano” (IIRSA 2000, 11).

Empero, IIRSA, en su camino hacia la integración física del subcontinente americano, tropezó con diversas dificultades en torno a su diseño e iniciativa propulsada por el Banco Mundial y los argumentos neoliberales de mercantilización y privatizaciones, lo cual, la insertaba bajo los “parámetros de la globalización neoliberal, liberalización de mercados, eliminación de barreras, desregulaciones, minimización del Estado con la transferencia de prerrogativas que le correspondían y de áreas de participación al sector privado” (R. Sosa 2005, 13).

A esto se sumaba, sus prerrogativas ante la realización de obras de infraestructura físicas necesarias para incentivar la instalación del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), mismo que terminó malogrado y el giro de los gobiernos hacia la izquierda; propiciando que la cartera de proyectos de IIRSA se vea estancada momentáneamente, debido a su perspectiva netamente economicista, en donde su fin último fue el encadenamiento de las economías locales a las dinámicas del capitalismo global.

Ante esta situación, en agosto de 2009 el proyecto de IIRSA sufrió una reestructuración bajo el marco de la Tercera Reunión de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR, estableciéndose una serie de consejos, siendo uno de ellos COSIPLAN, el cual continuaría abriendo nuevas expectativas al desarrollo regional, pero desde una canalización disidente a los proyectos de integración promulgados por el Consenso de Washington.

De este modo, COSIPLAN se despliega en una etapa de desarrollo llamada “infraestructura para la integración del subcontinente”, en un escenario de regionalismo postliberal y post-hegemónico, donde la concertación política y la exclusión de los Estados Unidos de las agendas gubernamentales de las naciones suramericanas, fueron la base para diversificar sus vínculos a nivel internacional e incrementar los niveles de autonomía de los países de la región en el marco de un mundo multipolar.

Por lo que, a través del reconocimiento de las falencias y aciertos de IIRSA, el COSIPLAN, buscó establecer nuevas formas de relacionamiento entre los Estados, pueblos y comunidades, incorporando en su marco de trabajo, una “ideología más endógena, más adecuada a la región; buscando entablar una identidad regional a través de la consulta, evaluación, cooperación, planificación y coordinación de esfuerzos” (UNASUR 2013) en articulación con programas y proyectos capaces de implementar la integración de la infraestructura regional de los países suramericanos, como son: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Fondo financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y la Corporación Andina de Fomento (CAF).

No obstante, cabe destacar que tanto IIRSA como COSIPLAN han plasmado en su accionar la estrategia de integración para unir a la región suramericana, como lo argumenta Salazar (2017) el “COSIPLAN es un foro político, mientras IIRSA es un foro técnico, que no ha desaparecido en su totalidad, continua coadyuvando al Consejo de infraestructura”. Lo cual deja en evidencia que a partir de IIRSA, el COSIPLAN se apoya en la realización de grandes obras de infraestructura y vías de interconexión en una región rica en recursos naturales, que “posee 20% de la reservas de petróleo del mundo, 30% de las reservas hídricas, la mitad de níquel y algo más de cobre, asimismo posee grandes posibilidades de producción agrícola, sin caer en el modelo extractivista” (Samper 2014, 9).

En este contexto, la infraestructura física bajo los lineamientos del COSIPLAN de UNASUR ha sido definida como el proceso de interconexión “estratégico de las redes de transporte, telecomunicaciones y energía en corredores internacionales (infraestructura), que permiten, bajo un marco normativo común y servicios adecuados, la circulación ágil y eficiente de bienes, personas, información y energía dentro de un determinado espacio de integración” (Safarov 2000, 24), ya que como arguye Odone, Quiroga, Sartori y Williner (2015) la construcción de la infraestructura regional es un mecanismo institucional tendiente a la integración y a la modernización de áreas estratégicas.

Sin embargo, este sector según Samper (2014) posee entre doce y quince años de atraso, por lo cual UNASUR ha prestado gran atención a esta área prioritaria, ya que “sin infraestructura o sin sus servicios asociados no hay ningún desarrollo económico o social posible” (Altamonte, Bárcena y Prado 2011, 6).

De modo que, Riggirozzi (2012) sostiene que los Estados sudamericanos al constatar dicha falencia, promulgaron una nueva agenda regional, amén de “relegar los temas comerciales enmarcándolos en la cooperación económica, con especial énfasis en el tratamiento de las asimetrías” (Sanahuja 2010, 108), incorporaron a la infraestructura como una herramienta que facilita la integración y promueve la competitividad regional ampliando los mercados y creando economías de escala; asimismo, disminuye “los costos de producción e incrementa la productividad, creando nuevas oportunidades de negocios e inversión, y profundiza las sinergias entre los diferentes actores económicos con lo cual se mejora la capacidad de negociación de la región en el contexto internacional” (Berrizbeitía y Bono 2005, 24).

En efecto, la agenda de infraestructura regional se desarrolló en un ambiente de regionalismo postliberal y post-hegemónico, no obstante, incluye aspectos económicos, pero desde una perspectiva de desarrollo a través de una integración productiva. Es decir, sigue apoyando el crecimiento a través de las exportaciones y “en el celo del equilibrio fiscal, incorpora a la fórmula de desarrollo “la vuelta al Estado”. La recuperación de las capacidades estatales, como lógica reacción a la excesiva presencia del mercado, se justifica en la necesidad de establecer mecanismos de inclusión social” (Falomir 2013, 103).

Se destaca entonces, la conducción política orientada hacia el bienestar de la sociedad, donde el dato disparaje no sería “la adopción de nuevas reglas distintas al *US market-driven proposal* (con la incorporación de las temáticas del desarrollo y la exclusión social), sino la “repolitización de la región” en función del aprovechamiento de los nuevos márgenes de maniobra internacionales” (Kappel 2011, 23) para llevar adelante nuevos proyectos regionales. Con lo cual, en términos de Dabène (2010), se estaría en presencia de una agenda de “politización fundacional” capaz de garantizar una integración física sudamericana dinámica, a partir de la ratificación y entrada en vigencia del tratado constitutivo de UNASUR firmado en mayo de 2008 en Brasilia.

Logrando así, que la agenda de la infraestructura regional en el marco del COSIPLAN, comience a ganar mayor predominio en un escenario renovador motivado desde el sur para el sur, donde la soberanía nacional juega un papel fundamental al legitimar el rol del Estado como el factor predominante en las iniciativas de integración y en el marco de acuerdos intergubernamentales que buscan poner de relieve que ya no es necesario “borrar las fronteras para asegurar el flujo comercial “normal”, sino que son una “contigüidad geográfica”

(Falomir 2013, 112) articulada por una infraestructura física capaz de fomentar un desarrollo ecuánime en la región. Estableciendo así, que “la idea de integración física y productiva transnacional da a este esquema un sentido de permanencia más sostenible que la mera asociación por liberalización arancelaria” (Soares de Lima 2008, 4-6).

De ahí que la agenda de infraestructura del COSIPLAN es un proyecto ambicioso de integración profunda regional, de carácter postliberal y post-hegemónico, que lleva implícito una crítica al “regionalismo abierto” imperante en Latinoamérica, centrada mayoritariamente en la liberalización comercial, con una fuerte sobredimensión de los compromisos comerciales que han debilitado la coherencia interna de los procesos de integración” (García 2014, 100).

Por lo cual, la infraestructura como medio para la integración física de América del Sur procura el retorno de la “agenda de desarrollo”, bajo los parámetros de una agenda positiva caracterizada por Sanahuja (2012) como un estatuto capaz de prestar gran importancia a las dimensiones sociales y las asimetrías en cuanto a niveles de desarrollo, con el objeto de mejorar la articulación de los mercados regionales, al tiempo de facilitar el acceso a mercados externos y reducir la pobreza y la desigualdad, mediante la búsqueda de fórmulas capaces de promover una mayor participación y legitimación social de los procesos de integración.

De esta manera, haciendo hincapié a las palabras de José Mujica “somos del sur, venimos del sur y para él trabajamos”, (Aporrea.org 2014) se ha plasmado un nuevo pensamiento estratégico a través de la infraestructura para construir un mecanismo integrador más audaz que aproveche toda la formidable riqueza histórica material y cultural del subcontinente americano.

De manera análoga, es necesario destacar que UNASUR mediante la cartera de proyectos de COSIPLAN, no pretende ser un proceso de integración, “es una región que está tratando de hacer integración, a diferencia de otros procesos de integración como el europeo, que está tratando de convertirse en región. Nosotros nacimos como región, somos una región por nuestra identidad histórica, por nuestros valores, por todo lo que hemos sido, por nuestra independencia, por nuestros héroes y por todo lo que compartimos” (Samper 2014, 15).

Es por esto que el gran desafío de la región suramericana, como arguye Samper (2014) es ver cómo podemos, nosotros, llegar a ser más competitivos en términos regionales e internacionales y esto está relacionado, en primer lugar, con la infraestructura, por lo que la agenda de infraestructura de UNASUR tiene como objetivo, construir de manera participativa y consensuada:

... un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político entre sus pueblos, otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente, entre otros, con miras a eliminar la desigualdad socioeconómica, lograr la inclusión social y la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías en el marco del fortalecimiento de la soberanía e independencia de los Estados (UNASUR 2011, 14).

En concordancia con dicho argumentos, la agenda del COSIPLAN representa un nuevo marco para el proceso de integración, en el que se refleja la voluntad consensuada de los países miembros por destacar dentro de sus prioridades de desarrollo la necesidad de promover servicios de infraestructura, entendido como uno de los aspectos fundamentales en los procesos tendientes a la formación de una integración regional sistémica. Contar con la infraestructura regional que permita esta provisión resulta ser “una condición sin la cual no se podría pensar en una integración regional que involucre los procesos productivos de los países y la generación de cadenas productivas regionales y subregionales que afiancen las interconexiones productivas y no sólo comerciales” (Cipoletta, Principios de políticas de infraestructura, logística y movilidad basadas en la integralidad y la sostenibilidad 2011, 251).

Especialmente, porque la infraestructura como estrategia de integración de las naciones, se sustenta desde la teoría económica, entendida por Tavares (2013) como las ventajas que ofrecen las economías de aglomeración⁴ para reducir costos de producción y mejorar los intercambios de mercancías y factores de producción.

⁴ El concepto de “economías de aglomeración” asume que la interconexión geográfica de diferentes procesos asociados a la producción puede generar reducciones en los costos de los agentes; “En definitiva, la tendencia de la actividad económica a concentrarse en puntos concretos, se explica por la existencia de economías de aglomeración, es decir, ventajas que obtienen las empresas BID por localizarse en un lugar determinado: la aglomeración da lugar a ganancias de productividad, que para la empresa se traducen en reducciones de costes y para la región en un desplazamiento hacia afuera” (Aláez, Longás y Ullibarri, 2001, 154).

Es decir, a partir de “una relación positiva entre la infraestructura y el crecimiento económico, y de una relación negativa entre infraestructura y desigualdad de ingresos se deja en evidencia que aquellos países que tienen mejor disponibilidad de infraestructura son los que expresan mejores resultados de desarrollo económico (medido en términos de crecimiento interanual del PIB), al mismo tiempo que tienen menor inequidad en la distribución del ingreso” (Cipoletta, 2011, 8).

Por lo tanto, estas grandes obras de infraestructura, diseñadas, financiadas y ejecutadas desde el sur, buscan insaciablemente proveer de manera eficiente la integración regional, debido a que la obstaculización de la infraestructura representa un gran problema para el desarrollo de los Estados, ya que está por características propias actúa como vehículo para la cohesión territorial, económica y social puesto que además de tener “el potencial de mejorar la conectividad, reducir los costos de transporte y mejorar la movilidad y la logística y, por ende, la competitividad y la actividad del comercio, también facilitan el desarrollo social de las regiones al ir integrando y uniendo el territorio” (Jaimurzina, Pérez y Sánchez 2015, 45) logrando así, un progreso de las condiciones y calidad de vida de las personas.

Así, la creación de una agenda de infraestructura guiada bajo los parámetros de la UNASUR en un escenario de regionalismo postliberal y post-hegemónico, constituye un nuevo marco para el proceso de integración, en el que se manifiesta la voluntad consensuada de los países miembros por destacar dentro de sus prioridades de desarrollo la necesidad de promover la infraestructura regional, ya que como argumenta Dutra (2017) “es necesario fortalecer a UNASUR, como un espacio de integración, que precautele y se concentre en proyectos concretos y factibles, porque UNASUR tiene la tendencia de hacer muchas declaraciones generales e ideológicas, pero no se concentra en la ejecución de proyectos factibles y prioritarios”.

De modo que la agenda de la infraestructura regional, se encuentra delineada bajo el principio básico de “profundizar y perfeccionar los avances logrados en la identificación, evaluación e implementación de proyectos de integración en el marco del proceso de planeamiento de escala regional que realizan los países de América del Sur” (COSIPLAN 2012).

Para esto, la UNASUR a través del COSIPLAN ha continuado brindando un gran respaldo a la nueva era de la integración por medio de la infraestructura física regional, al incluir dentro

de su agenda proyectos con mayor legitimidad a los esfuerzos por integrar a América del Sur, y así, dar prioridad al desarrollo interno de la subregión, con el fortalecimiento de vínculos entre los países miembros.

Concretamente, la UNASUR a través de su consejo de infraestructura ha jugado un rol fundamental para fenecer los estragos de las tradicionales formas de integración, dando gran respaldo a estrategias verosímiles y fructíferas; las mismas que han contado con el apoyo absoluto de las doce naciones suramericanas, elaborando una Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) y un Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022; los cuales, han tenido la supervisión y respaldo de COSIPLAN, con el fin de ejecutar y concluir proyectos, “incorporar mecanismos de participación social, concentrar la atención en el financiamiento de proyectos de alto impacto en la región, realizar seguimiento y evaluación de los proyectos y avanzar en la compatibilización de los marcos normativos e institucionales,” (Altamonte, Bárcena y Prado 2011, 56) capaces de realzar a la infraestructura como un nuevo medio de integración y prosperidad para América del Sur.

2.1.2 Diagnóstico de la infraestructura y sus sectores estratégicos desde la EPI

En concordancia con Fajnzylber (1991), el entorno cambiante de la globalización, ha propiciado que las naciones suramericanas obtén como dinámica de crecimiento y desarrollo a la infraestructura como condición de inserción competitiva en el tablero regional. Por lo cual, desde la perspectiva neo-estructuralista de la EPI, la infraestructura busca entablar “un diseño de políticas enfocadas a cómo y cuándo hacer qué, para construir un futuro de mayor crecimiento, equidad y autonomía regional” (Ffrench-Davis 1988, 134).

De este modo, con el objetivo de crear una estrategia destinada a impulsar una competitividad auténtica, las naciones del sur han brindado gran importancia a la infraestructura física, para lograr que esta vaya de la mano con la globalización entendida como un “fenómeno espacial donde la connotación de distancia se reduce con reconfiguraciones espaciales que desafían la territorialidad de los Estados-nación, en bloques macrorregionales y mercados ampliados con normas supranacionales, en procesos de contracción espacial en los que se involucran comunidades locales (Helleiner 2000, 122).

Así, la infraestructura física diseñada en un escenario de regionalismo postliberal y post-hegemónico, concuerda con los parámetros del neo-estructuralismo que propulsa una

transformación productiva con equidad como la base para el desarrollo social, lo cual abarca el combate contra la pobreza y la creación y garantía de la igualdad de “posibilidades, como condición para la movilidad social y el aprovechamiento del potencial creativo de la mayor parte posible de la población, así como la protección de la libertad ante la concentración de poder en la economía y en la sociedad” (Fajnzylber 1991, 8).

Es decir, para comprender los procesos actuales de regionalismo post, es necesario tomar en consideración que dichos modelos actúan “como la manifestación “visible de una repolitización en la región que está dando a luz a nuevas formas de hacer política y de proyectos regionales en los que Estados, movimientos sociales y líderes interactúan y construyen nuevos entendimientos sobre el espacio regional” (Riggirozzi y Tussie, 2012, 3).

Consecuentemente, el neo-estructuralismo es capaz de complementar al regionalismo postliberal y post-hegemónico al poner de base al Estado como principal unidad de interrelación para cumplir con el propósito de integrar a América del Sur por medio de la infraestructura; no obstante, no descarta a las empresas públicas y privadas como actores relevantes al proceso de generar mayor equidad y desarrollo para el subcontinente americano.

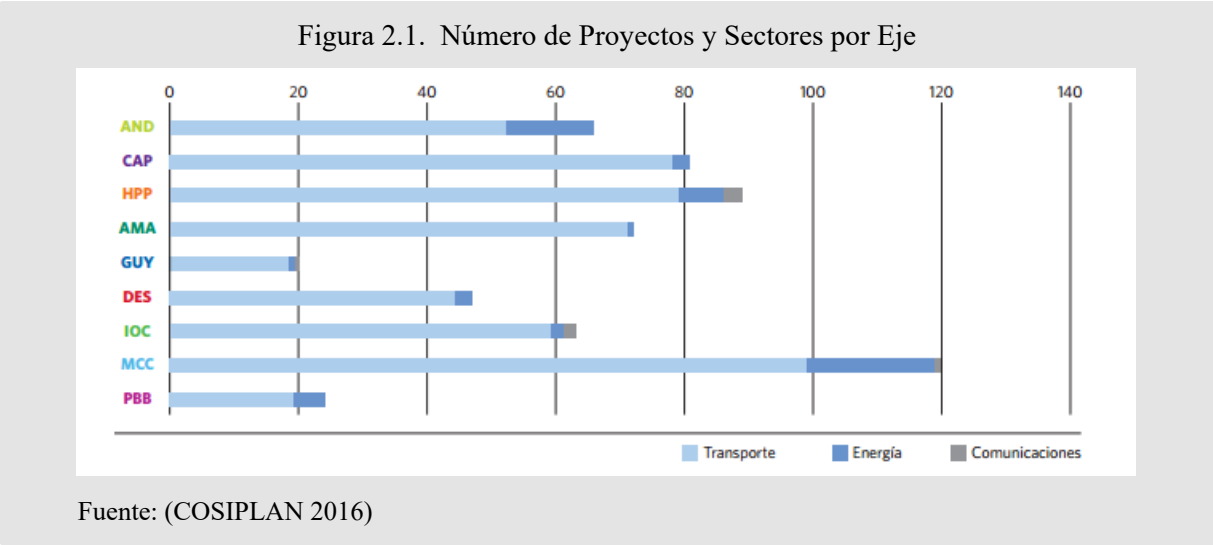
Por lo cual, analizar a la infraestructura desde el neo-estructuralismo de la EPI, implica tomar en consideración dos aspectos. Por un lado, los grandes objetivos políticos de los Estados-nación, vistos como los impulsores y creadores de sentido; mientras por el otro, las instituciones internacionales como el BID, la CAF y el FONPLATA, “las cuales funcionan en paralelo en tanto motores ideológicos y financieros de los proyectos” (Rascovan 2016, 12).

Es así, que siguiendo a Hidalgo (2011) la corriente del neo-estructuralismo a través de la infraestructura, procura poner en marcha una propuesta estratégica y renovada para la redención y afianzamiento del desarrollo de América Latina. A partir de un conjunto de elementos históricos, políticos y culturales propios. El neo-estructuralismo tiene como fin transformar las economías y las sociedades del subcontinente americano, tomando en cuenta las falencias económicas y la condición de subdesarrollo que aún prevalecen en los países del sur, los mismos que “no se deben tanto a distorsiones inducidas por la política económica, sino que más bien son de origen histórico y de índole endógena y estructural” (Sunkel y Zuleta 1990, 36).

Así pues, los Estados suramericanos a través de UNASUR y COSIPLAN ha planteado la necesidad de ir más allá de los mercados nacionales para aprovechar las economías de escala y las ventajas de aprendizaje que podría ofrecer el mercado regional, para lo cual, la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, ha continuado con la división planteada en IIRSA, la cual segmentó a América del Sur en diversos ejes (amazonas, andino, capricornio, del sur, del Escudo Guayanés, de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile y Perú-Brasil-Bolivia), los mismos que ostentan sectores estratégicos de interconexión física (transporte, comunicación y energía); y estos a su vez, son desglosados en subsectores, “debido a que los proyectos tienen especificidades respecto de sus requerimientos técnicos y normativos, los alcances económicos y los plazos de realización” (COSIPLAN 2016, 23).

Por lo tanto, partiendo desde el sector transporte, este se encuentra dividido en cinco subsectores: aéreo, carretero, ferroviario, fluvial y marítimo; el sector energético cuenta con dos subsectores: generación energética e interconexión energética; y finalmente, el sector comunicacional, posee al subsector de interconexión de comunicaciones.

Bajo este marco, en la (figura 2.1) se puede evidenciar que los proyectos que mayor alcance y desarrollo han alcanzado dentro de la Cartera del COSIPLAN, son en su mayoría los proyectos que corresponden al “sector transporte (89,1% del total de proyectos), en segundo lugar el sector energético (9,3% del total de proyectos) y finalmente, en tercer lugar, el sector de telecomunicaciones con un porcentaje de alrededor del 5-9% del total de proyectos” (COSIPLAN 2016, 34).



Es decir, la figura precedente muestra numéricamente que los proyectos que priman son los del sector transporte, encontrándose perfectamente alineados en los nueve ejes de integración del COSIPLAN, con alrededor de 50-100 proyectos por eje, consecuentemente, le sigue el sector energético con un número aproximado de 10-20 proyectos en cada eje, y finalmente el sector que menor alcance posee es el comunicacional, encontrándose únicamente proyectos en los ejes de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Interoceánico Central y MERCOSUR-Chile.

La razón principal para colocar al sector transporte en primer lugar, lo explica Dutra (2017) al exponer que “el sector transporte ya es una realidad”, por lo cual se lo puede analizar desde el neo-estructuralismo, específicamente en los aspectos económico y social, debido a que una de las principales funciones del transporte es lograr conectar a los consumidores y productores, potenciando la especialización productiva y el acceso de los consumidores a una variedad de productos cada vez mayor y de más calidad. A su vez, desde “el punto de vista de la sociedad, la importancia que el ocio y las actividades asociadas a él tiene en las sociedades modernas hace del transporte una actividad esencial para el normal desarrollo de las relaciones humanas” (Ruíz y Homero 2015, 12), logrando impulsar el crecimiento, desarrollo y prosperidad de la región; contrariamente a las ventajas competitivas neoliberales estáticas y espurias del pasado.

Concadenadamente, se encuentra el sector energético, el cual ha sido considerado por Bodemer (2010) como un sector donde priman el interés nacional de cada Estado; por lo que, la energía se convierte no sólo en un potencial factor de fragmentación regional, sino también en un potencial factor de conflictos entre las naciones, yendo en contra de los preceptos del neo-estructuralismo, al no cumplirse con la estrategia de “transformación productiva con equidad” y desarrollo desde dentro.

De hecho, “si bien existe una alta complementariedad energética entre los países de la región, la integración existente en esta área es muy baja” (Sennes y Paula 2008, 529). Principalmente debido al alejamiento cada vez más notorio de las naciones, provocando sensibilidades políticas muy altas entre los Estados, una pérdida de institucionalidad y el retorno a prácticas unilaterales en este sector.

Finalmente, el sector de comunicaciones, si bien es el que menor alcance ha obtenido, debido al poco o escaso número de recursos en ciencia y tecnología, sumado a su alto costo de

realización, es considerado un sector prioritario que abarca una estrecha relación entre el crecimiento económico y la mejora de la competitividad de cada una de las naciones suramericanas.

A pesar de dichas fluctuaciones en cada uno de los sectores estratégicos, se mantiene continua y estable “la responsabilidad de reconectar el crecimiento económico y el desarrollo social a través de prácticas regionales” (Riggirozzi 2014, 138) como la consolidación de UNASUR y COSIPLAN con su temática de la infraestructura, ya que como lo argumenta Krugman (1991) el hecho de mantener una proximidad geográfica, sumado a una infraestructura física de interconexión entre las naciones, permite crear cinturones de economías de aglomeración y los países se convierten en socios naturales, esto significa que las actividades económicas no se guían apenas por las fronteras políticas de los países, ya que si en un espacio geográfico comienza a realizarse alguna actividad, las ciudades cercanas pasan también a formar parte de esta actividad, lo cual reduce las desigualdades regionales y locales.

De esta forma, independientemente del alcance que pueda tener cada sector, las doce naciones suramericanas han sido firmes en mostrar que la infraestructura física representa una condición imprescindible para sostener y profundizar el desarrollo de la región y la generación de condiciones justas capaces de enfrentar en forma sostenida el combate a la pobreza en el Cono Sur, lo cual desde el regionalismo postliberal y post-hegemónico, hace referencia a un intenso proceso de” articulación política, con altibajos en sus avances y retrocesos, pero claramente marcado por la proliferación de Cumbres presidenciales, foros y espacios de articulación regional” (Serbin 2012, 13), en el marco de la consolidación de los sistemas democráticos en América del Sur.

Por su parte, para cumplir con dicha condición, es imperioso cumplir con la relación existente entre la infraestructura y desarrollo económico, estableciéndose de la siguiente manera: por el lado de la oferta, una mayor reserva y calidad de los servicios de infraestructura favorecen a acrecentar la productividad de los factores y comprimen los costos de producción, favoreciendo de este modo, “la competitividad de las firmas e incentivando la inversión y el crecimiento económico; por el lado de la demanda, el crecimiento económico genera un aumento de la demanda de servicios de infraestructura, completándose el círculo virtuoso” (Cipoletta 2015, 10).

Es decir, al analizar el costo-beneficio de la importancia de la infraestructura en América del Sur, resulta imprescindible su progreso y perfeccionamiento, ya que la falta de infraestructura puede ocasionar un obstáculo para el desarrollo del subcontinente americano, esencialmente debido a que Suramérica posee una masiva tasa de producción y distribución de *commodities*, tales como carbón, productos agrícolas y minerales.

Lo cual desde el neo-estructuralismo resulta beneficioso, ya que se viabiliza un progreso técnico, idóneo para generar un empleo productivo y potenciar una inversión en capital humano y monetario, ejes capaces de garantizar un crecimiento con equidad y a su vez respaldar “una transformación productiva de ahorro e inversión, una participación y concertación en los mercados de trabajo, una política social y finalmente, una participación y transformación con equidad” (Bustelo 2015, 2) en concordancia con el comercio intrarregional e interregional entre las naciones suramericanas.

En este punto, resulta necesario analizar los datos proporcionados por la Organización Mundial del Comercio (OMC) durante el año 2016 en torno al comercio interregional e intrarregional de América del Sur. De tal forma que el comercio intrarregional (tabla 2.1) representaría aproximadamente el 25.8%, un punto porcentual más en relación con América del Norte y Asia.

Tabla 2.1. Comercio intrarregional e interregional de mercancías durante el año 2014
(en % de participación)

Origen	Destino							
	América del Norte	América del Sur y Central	Europa	CEI	África	Oriente Medio	Asia	Mundo
Parte de las corrientes comerciales regionales en las exportaciones totales de mercancías de cada región								
Mundo	17,3	4,0	36,7	2,8	3,5	4,2	29,7	100,0
América del Norte	50,2	8,6	15,2	0,7	1,7	3,2	20,2	100,0
América del Sur y Central	24,8	25,8	16,4	1,4	2,5	2,4	24,5	100,0
Europa	7,9	1,7	68,5	3,2	3,3	3,4	10,8	100,0
Comunidad de Estados Independientes (CEI)	3,9	0,9	52,4	17,8	2,1	3,1	18,2	100,0
África	7,0	5,1	36,2	0,4	17,7	3,3	27,3	100,0
Oriente Medio	7,7	0,8	11,5	0,5	2,8	8,8	53,9	100,0
Asia	18,0	3,1	15,2	2,1	3,5	5,1	52,3	100,0

Fuente: (OMC 2017)

En efecto, al constatar que el comercio intrarregional entre la región suramericana encabeza la lista en comparación con otras regiones, resulta indispensable generar un diagnóstico más profundo sobre la infraestructura física, por lo cual los argumentos dotados por la corriente neo-estructuralista de la EPI, son capaces de señalar que a través de la infraestructura física, se puede viabilizar el desarrollo y el crecimiento económico inclusivo, mejorar la inserción comercial externa de “los países latinoamericanos, incrementar la generación del empleo productivo, reducir la heterogeneidad estructural y mejorar la distribución del ingreso con la existencia de equilibrios financieros que sustenten estos cambios en la esfera productiva y con un apoyo social y estatal” (Prado 2014, 15)

Así, el neo-estructuralismo, visto desde la infraestructura física ha dado lugar a un programa “heterodoxo en materia macroeconómica, desarrollista en cuanto a asignación de recursos e intervención del Estado, universalista en el campo social y conservacionista en materia ambiental” (Bielschowky 2009, 34).

En otras palabras, el neo-estructuralismo, al igual que el regionalismo postliberal y post-hegemónico, deja de lado al período de primacía del paradigma dominante y la defensa del lema del Consenso de Washington “estabilización, liberalización y privatización”, para revitalizar y adaptar nuevos enfoques y estrategias que vayan acorde a las condiciones actuales de América del Sur; como es el caso de la integración por medio de la infraestructura, vista como “un conjunto de estructuras productivas y de gestión que facilita el dinamismo económico y una mayor igualdad, junto con estrategias y políticas que posibilitan mayor autonomía nacional” (Fajnzylber 1991, 6).

En consecuencia, la infraestructura física, comparte los diversos objetivos planteados desde el neo-estructuralismo ya que busca la equidad y la justicia social, en un marco democrático, a su vez, plantea una homogenización de la economía regional, en torno a reformas estructurales que permitan mejorar la inserción comercial de las doce naciones suramericanas, logrando así una mayor industrialización desde dentro, hacia mercados regionales e internacionales.

Asimismo, la infraestructura ha logrado desarrollarse bajo un escenario de regionalismo postliberal y post-hegemónico, lo cual contribuye a que un país o región pueda desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva.

Conjuntamente, establece un nuevo enfoque en el fortalecimiento de las poblaciones suramericanas y la llamada a promulgar la solidaridad a escala regional. América del Sur se convirtió en “una plataforma lista para volver a encender el regionalismo que incorpora las dimensiones normativas de una nueva era, yendo más allá de los patrones liderados por EE. UU de integración comercial” (Riggirozzi y Tussie 2012, 1).

De este modo, la infraestructura vista desde el neo-estructuralismo, ha insistido en la necesidad urgente de implementar políticas de transformación social y económica para superar el subdesarrollo, más allá del funcionamiento del libre mercado. Así, Bielschowsky (2009) señala que si implementar nuevas estrategias de integración disidente a la economicista es rendirse al neoliberalismo, para el subcontinente americano fue una alternativa para construir una Suramérica más unida y acomodada.

Así, las redes de infraestructura han constituido un elemento central de la integración del sistema económico y territorial de un país, haciendo posible las transacciones dentro de un

espacio geográfico/económico determinado y con el exterior, como lo menciona Cienfuegos y Sanahuja (2010) al expresar que el nuevo proceso de regionalismo postliberal está marcado por una tendencia asociada a la autonomía política de la región que busca salir de la órbita dominante de las paradojas tradicionales del Consenso de Washington, para insertarse en planteamientos renovadores que propulsan una mayor apertura comercial impulsada en “forma gradual y selectiva y reforzada por un tipo de cambio real elevado y estable, como parte de un proyecto orientado a lograr una competitividad auténtica, es decir, basada en el fortalecimiento de la capacidad productiva y de innovación” (Bielschowsky 2009, 21).

Principalmente, porque el carácter sistémico de la competitividad, es capaz de priorizar a la infraestructura como “un elemento vertebrador de la estructura económica de los países y de sus mercados, así como de los mecanismos concretos de articulación de las economías nacionales con la economía mundial” (Rozas y Sánchez, Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: Revisión conceptual 2004, 13). Sumando, la formación de recursos humanos y las políticas de innovación y perfeccionamiento técnico para lograr un crecimiento más austero y sostenido y una inserción internacional exitosa, como lo explica el neo-estructuralismo al expresar que su estrategia se fundamenta en la “transformación productiva con equidad” y desarrollo desde dentro.

Por lo que, “las deficiencias de la infraestructura representan un peligro para el crecimiento y competitividad de la región y dificultan la lucha contra la pobreza, la exclusión y la desigualdad. Los servicios de infraestructura representan una parte significativa de los costos de producción” (Morrison 2007, 56) particulares que ha hecho que los países suramericanos en correlación con COSIPLAN de UNASUR, brinden un apoyo total a la ejecución de obras de infraestructura en el marco de políticas de integración regional.

En este marco, bajo la inflexión que se “vayan todos”, el neo-estructuralismo, el regionalismo post-hegemónico y el regionalismo postliberal han logrado recapturar el desarrollo potencial de Suramérica, en términos de “desarrollo social, acción colectiva y nuevas formas de políticas y organización sobre las prácticas existentes” (Riggirozzi y Tussie 2012, 1).

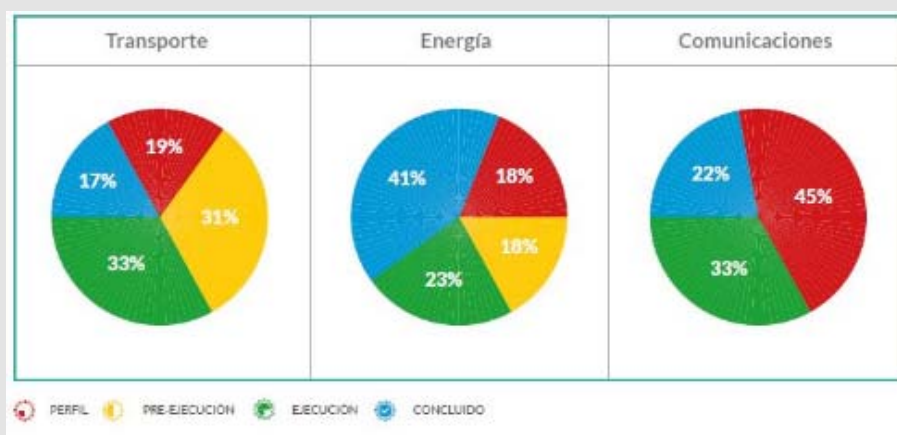
Especialmente, porque es claro que la infraestructura como una forma disidente de integración genera una enorme repercusión en la competitividad y el crecimiento. De esta forma, la integración en infraestructura se erige como un tema clave para potenciar el crecimiento y

alcanzar mayores niveles de desarrollo en la región. “Es por ello que en América de Sur se requiere el desarrollo y la profundización de las fórmulas que le permitan funcionar como un espacio integrado” (Cipoletta 2009, 4) y es en este sentido que se torna imprescindible disponer de una infraestructura física que conecte a los países, articulando sus vías de comunicación mediante carreteras, ferrocarriles, transporte fluvial, aéreo, marítimo, telecomunicaciones y energía.

De tal manera, en la actualidad, los sectores de transporte, energía y telecomunicaciones de la Cartera de Proyectos de COSIPLAN, han permitido lograr grandes avances de integración en Suramérica (ver figura 2.2), ya que como explica la teoría del neo-estructuralismo de la EPI, un trabajo profundo en los temas y las preocupaciones que constituyen el nudo de infraestructura, permitirá desarrollar un alto impacto tanto en la esfera económica como en lo social, ya que en la medida en que se mejore el desarrollo de infraestructura y la conectividad de una economía, Cipoletta, Pérez y Sánchez (2010) aseveran que se podrá comprimir más el costo de comercialización, alcanzar mayor competitividad, estimular nuevas inversiones, ofrecer mayor nivel de satisfacción a los clientes del exterior y captar nuevos mercados.

Mientras en el impacto social, la infraestructura se caracteriza por ser un mecanismo de cohesión territorial, económica y social, dadas sus posibilidades de integrar y articular el territorio, proveyendo de accesibilidad desde el exterior y conectividad en el interior, mejorando las condiciones y la calidad de vida de las personas.

Figura 2.2. Etapas de los proyectos por sector



Fuente: (UNASUR - COSIPLAN 2015)

Por lo tanto, la infraestructura bajo los parámetros del neo-estructuralismo actúa como una fuerza productiva de transformación con equidad, capaz de articularse con sectores como transporte, energía y telecomunicaciones para favorecer el efecto *spillover* y los encadenamientos productivos, ya que la infraestructura no solamente acrecienta la productividad y comprime los costos de producción, expandiendo con ello la actividad comercial, la inversión privada y la acumulación de capital, sino que también proporciona el desarrollo social, fundamentalmente cuando la infraestructura “está inserta en políticas de conectividad e inclusión social orientadas a las regiones más desamparadas económica y socialmente, contribuyendo a la vez a reducir los equilibrios distributivos” (Sánchez y Perrotti 2011, 43).

2.1.3 El papel de las Instituciones Financieras Internacionales en la consolidación de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

En perspectiva con el escenario actual de contracción de la economía mundial e incertidumbre en relación a los precios del petróleo y las materias primas, los proyectos de infraestructura se plantean como un tema central en las agendas de los gobiernos suramericanos, ya que la inversión de recursos en esta área resulta de importancia social y económica.

Por lo cual, las instituciones financieras juegan un rol preponderante, al dirigir esfuerzos para diseñar estrategias que prevean cambios en el marco legal y administrativo de los países, como también estrategias para movilizar recursos e impulsar mayores inversiones en la temática de integración física de América del Sur.

En ese marco, las grandes obras de infraestructura en Sudamérica, bajo la figura de integración regional del ambicioso plan del COSIPLAN, creció exponencialmente de “335 proyectos planificados en el 2004 con una inversión requerida de \$37.000 millones de dólares, a 579 proyectos para el año 2014, con un inversión requerida de \$163.000 millones de dólares” (Guzmán y Molina 2015, 87), un incremento en más de cuatro veces la inversión estimada.

En este contexto, durante la VII reunión ordinaria de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR, se estableció la Declaración de Paramaribo de agosto de 2013, donde los mandatarios instruyeron al COSIPLAN la tarea de analizar, en coordinación con el Consejo Suramericano de Economía y Finanzas, el Grupo de Trabajo en Integración Financiera (GTIF), la posibilidad

de establecer mecanismos dentro de UNASUR para financiar proyectos de infraestructura, con la participación de los bancos de desarrollo regionales. Además de las tres instituciones internacionales: BID, CAF y FONPLATA, organismos que forman parte del Comité de Coordinación Técnica (CCT).

Paralelamente, el Grupo de Trabajo sobre Financiamiento y Garantías ha planteado la posibilidad de incluir la participación de agencias nacionales y otras agencias multilaterales de desarrollo, con el propósito de identificar fuentes de financiamiento para “los proyectos individuales que se encuentran en estado de pre-ejecución o ejecución parcial dentro de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), compuesta por 31 proyectos estructurados y por 100 proyectos individuales, seleccionados con el consenso de los doce países de la UNASUR” (Cipoletta 2015, 9).

De esta manera, teniendo en cuenta el enorme rezago que la región presenta en materia de inversión en infraestructura, se despliega el BID, la CAF y el FONPLATA como instituciones capaces de cumplir con los objetivos de desarrollo en la región, guiados bajo los preceptos del regionalismo postliberal y post-hegemónico que busca implementar tres retornos distintivos, el retorno a un “fortalecimiento del Estado; el retorno a la politización de las relaciones regionales, y el retorno a una agenda desarrollista marcadamente asociada a un nuevo impulso de una agenda social y de una serie de políticas consecuentes por parte del Estado” (Serbin, Martínez y Ramanzini 2012, 11) tanto en el ámbito social como en las esferas económica y política.

De tal modo, dichas instituciones, han sido capaces de representar una alternativa disidente para cubrir con las dificultades que muestran los gobiernos a la hora de invertir en infraestructura. A estos, se suma la actuación del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), el principal agente financiero brasileño en la infraestructura regional en la última década, por lo cual, declara que:

La integración suramericana, uno de “los principales pilares de la política externa brasileña, pasó a ser parte de la misión del BNDES a partir de 2003 teniendo en consideración que la expansión de los mercados nacionales y del comercio entre los países es fundamental para acelerar el desarrollo económico con justicia social” (BNDES 2004).

En consonancia con lo anterior, las instituciones financieras internacionales, van adquiriendo un nuevo protagonismo y visibilidad al interno de la región suramericana, ya que según Amorim, Vega y Baci (2016) son capaces de esbozar estrategias que prevén cambios en el marco legal y administrativo de las naciones suramericanas, como también estrategias para movilizar recursos e impulsar mayores inversiones. Como lo plantea la corriente neo-estructuralista, al reconocer que las instituciones financieras son esenciales por dos razones: la primera, al reconocer que son una fuente exuberante de recursos a nivel técnico y financiero, y la segunda, porque son una herramienta determinante a la hora de actuar como estabilizadores y mitigadores ante los efectos de una crisis.

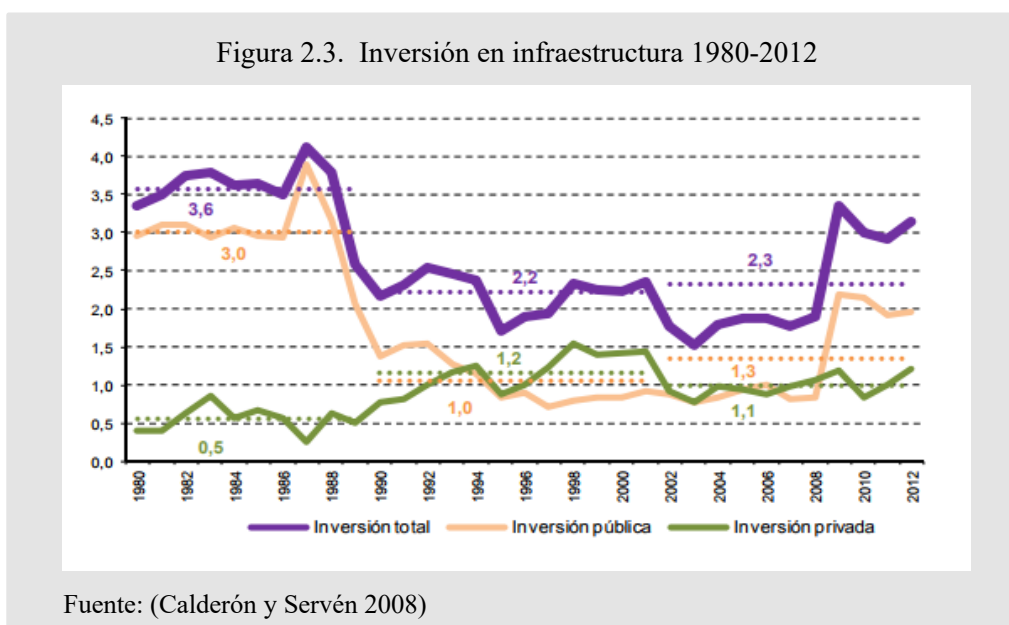
En este sentido, para analizar el papel de las Instituciones Financieras Internacionales en la consolidación de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, es necesario diferenciar entre las fuentes de financiamiento domésticas, caracterizadas por identificar las fuentes tradicionales de financiamiento a nivel nacional y ser capaces de movilizar recursos para “el financiamiento de infraestructura, tanto por la vía fiscal del sector gobierno, como por las asociaciones público-privadas y la banca nacional de desarrollo con enfoque regional” (Cipoletta 2015, 11), como es el caso del BNDES en Brasil y el Banco de Desarrollo Económico y Social de Venezuela (BANDES).

Por otra parte, se encuentra también las fuentes de financiamiento externas, las mismas que examinan diversas fuentes de financiamiento a “nivel internacional, regional, subregional y bilateral capaces de movilizar recursos para el financiamiento de la infraestructura regional, tanto por la vía de la banca de desarrollo, los fondos especiales, la asistencia oficial para el desarrollo y la inversión extranjera directa” (Cipoletta 2015, 11).

En consecuencia, en un escenario donde las características de inversión en infraestructura no siempre son económicamente rentables, el financiamiento doméstico, posee una estrecha relación con el sector público, el cual constituye según la Cipoletta (2015) el 65% de las finanzas públicas, convirtiéndose en el principal inversor en infraestructura.

No obstante, las inversiones públicas en infraestructura económica en Suramérica han pasado por grandes fluctuaciones como muestra la (figura 2.3). Durante los años ochenta, su promedio anual era de 3% del PIB, hasta caer en la década de los noventa a un promedio

históricamente bajo de 1% del PIB, empero, durante los años 2000 y 2012 logró recuperarse, alcanzando un leve repunte de 1,3% del PIB.



Así, de la figura antepuesta, se destaca que en el periodo comprendido entre el 2000 y 2012 se diferencia dos etapas. La primera etapa inicial con una inversión relativamente baja, siempre menos de 1% del PIB; mientras la segunda etapa, identificada por la crisis financiera del 2008-2009, se caracteriza por mantener un nuevo impulso inversor en el sector público, es decir, luego de 19 años, se logra registrar valores por encima del 2% del PIB de las naciones suramericanas.

Principalmente, porque en esta etapa, las naciones suramericanas con el objetivo de incrementar la recaudación fiscal, optaron por el endeudamiento público y la atracción de recursos del sector privado y del sector externo para complementar la demanda de infraestructura. De este modo, a pesar de que los proyectos de la cartera del COSIPLAN, continúan siendo financiados, en su gran mayoría por el sector público con “el 61% de la inversión estimada, el resto de las inversiones de las obras se dividen entre el sector privado 19% del monto total y las iniciativas público-privadas el restante 20%” (COSIPLAN 2016, 28).

Bajo dichas premisas, varios de los países suramericanos han buscado fortalecer sus organismos financieros nacionales, como es el caso de Brasil, que con el propósito de

expandir su influencia y reconfigurar las relaciones con la región, lanzó la iniciativa del BNDES como principal agente y promotor del desarrollo social y económico de esta nación y sus vecinos, brindando gran apoyo financiero a sus empresas nacionales y a las entidades públicas, aprobando la inversión en todos los sectores económicos, especialmente el de infraestructura.

No obstante, estas inversiones según Guzmán y Molina (2015) en muchos casos solo favorecen a las grandes empresas, a los intereses del capital transnacional asentado en Brasilia y esencialmente al capital financiero internacional, dejando de cierto modo a las naciones suramericanas fuera del juego comercial.

Ante este argumento, hay que destacar que el BNDES no financia directamente los proyectos de infraestructura, sino los bienes y servicios brasileños empleados en la construcción de las obras de infraestructura. Por tanto, “uno de los criterios para que los países obtengan el crédito es la adquisición de mercancías y servicios brasileños” (Franco 2014, 68).

En efecto, el BNDES durante los últimos años ha ido evolucionando en torno a los diferentes desafíos socioeconómicos brasileños, “llegando a cubrir el apoyo a la exportación, a la innovación tecnológica, al desarrollo socioambiental sostenible y a la modernización de la gestión pública” (BNDES 2017, 12).

Para esto, el BNDES realiza “los préstamos en moneda la nacional de Brasil y de hecho ningún recurso se entrega en manos de los deudores pues el BNDES paga al exportador brasileño, en reales en Brasil, el valor equivalente a las exportaciones realizadas en la medida en que se verifica el cumplimiento del cronograma de realización de las obras. El importador, por su parte, repaga la financiación al BNDES en moneda fuerte, lo que asegura el ingreso de divisas a Brasil” (Mantega 2012, 40)

En otras palabras, el BNDES ha alineado sus acciones a la realidad de un mundo globalizado, con economías muy interconectadas, y “ha intensificado las acciones para asumir roles y funciones que trascienden las fronteras de Brasil, en consonancia con el aumento de la integración internacional del país” (BNDES 2017, 3). Por lo cual, además de ser un ente esencial para el desarrollo local de Brasil, es un socio significativo para la innovación regional, ya que si bien busca financiar la expansión de sus empresas nacionales y diversificar

sus fuentes de fondos en los mercados regionales e internacionales, el banco también brinda apoyo financiero a proyectos de pequeña, mediana y gran escala de los países socios de Brasil, contribuyendo a su desarrollo social y económico.

Prueba de ello, fue durante el 2009, la instalación de una oficina en Uruguay, para que desde allí pueda fomentar operaciones de financiamiento a proyectos de integración física suramericana; desembolsando en el año 2013, “190.4 mil millones de reales (22% más que en el año 2012) en 1.144.262 operaciones, de los cuales 62.2 mil millones de reales fueron destinados al sector de la infraestructura (33% del total librado)” (BANKIA Estudios 2017).

Simultáneamente, cabe destacar, que las operaciones realizadas por el BNDES son de forma indirecta por medio de las instituciones financieras acreditadas, que pueden ser bancos comerciales, públicos o privados, agencias de fomento o cooperativas, logrando así, financiar a empresas privadas, empresarios individuales, a la administración pública y personas físicas.

Prueba de ello, es el apoyo que recibe el BNDES, del Banco do Brasil (BB-PROEX) para estructurar planes denominados: Programa de Aceleración del Crecimiento, con el objetivo de incrementar la inversión en infraestructura tanto pública como privada y mejorar la coordinación entre los distintos organismos involucrados en las industrias de infraestructura, energéticas y de agro-negocios, en donde Brasilia ha logrado abanderar los proyectos de infraestructura, fortaleciendo e internacionalizando las empresas brasileñas.

Subsecuentemente, Brasilia al constatar que el rol de China se ha acrecentado de manera abismal en los ámbitos económico-políticos y financieros de América Sur, ha fomentado mecanismos de financiamiento bilateral o por medio de inversión directa en infraestructura. De acuerdo con lo afirmado por “Moirá Paz-Estensora, Directora Representante de la CAF en Brasil durante la mesa redonda organizada por el Centro Brasileño de Relaciones Internacionales” (Guzmán y Molina 2015, 87) realizado el 26 de marzo de 2013, el Banco de Desarrollo de China se ha convertido en el banco de desarrollo más grande del mundo, con cada vez mayor presencia en la región. Es así que la CAF creó una línea de crédito específica, como respuesta al interés en las finanzas chinas en la región.

Bajo esta modalidad, las operaciones realizadas por el gigante sudamericano en la temática de financiamiento de la infraestructura se ven evidenciadas en la transferencia de fondos a

bancos comerciales públicos o privados, agencias de desarrollo y cooperativas acreditadas, que revisan y aprueban préstamos y definen las garantías requeridas. La lista de estos bancos incluye a: Deutsche Bank, Citibank, JP Morgan, Banco Votorantim, Banco Volkswagen, ITAU, BBA, ITAU Unibanco, Bradesco, Banco Safra, Santander y otros.

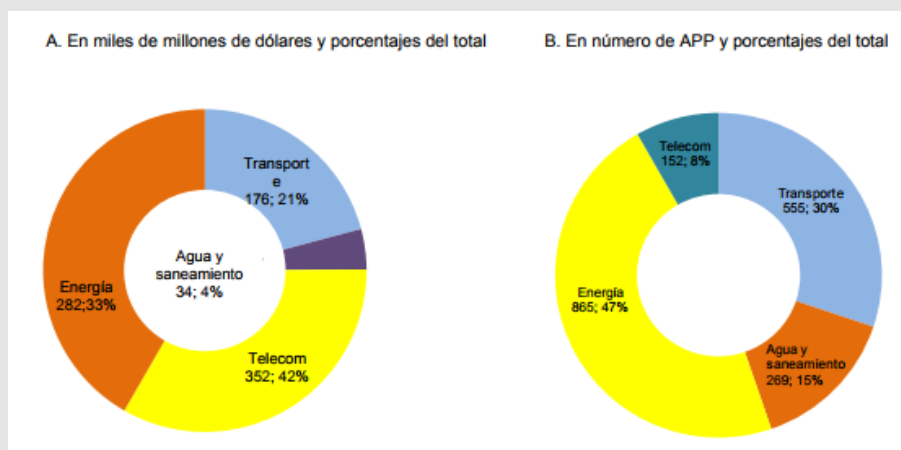
De esta manera, la infraestructura como medio de integración en América del Sur, propuesta por Brasil, continúa su financiamiento mediante un mecanismo llamado BNDES Exim Automático, el cual funciona a través de bancos con licencia para funcionar en el extranjero. “El mecanismo BNDES Exim financia tanto la producción de bienes para exportación (pre-envío), otorgando capital de inicio para los exportadores, como el marketing de bienes y servicios brasileños en el extranjero (post-envío)” (Mantega 2012, 40) con lo cual Brasilia continúa financiando y acrecentando sus ganancias nacionales por medio de la infraestructura.

A esto se suma, las Asociaciones Público-Privadas (APP), las cuales son un importante instrumento para congregarse recursos y crear nueva inversión en infraestructura económica, ya que constituyen alianzas entre el sector público y “uno o más socios privados en las que se establecen contratos de largo plazo con distribución de riesgos y responsabilidades entre las partes para la construcción, operación y/o administración de infraestructura para la provisión de un servicio público” (Rozas, Bonifaz y Guerra 2012, 23).

Lo cual, desde una panorámica de regionalismo postliberal, post-hegemónico y neo-estructuralismo, se evidencia un alejamiento al modelo neoliberal imperante en América Latina durante los últimos años, para ser replanteado por un modelo de corte humanístico, ético, social y moral, donde no solo los Estados son vistos como los únicos actores preponderantes en la lucha por conseguir la satisfacción de necesidades de las personas en lugar de la acumulación de capital, sino también empresas privadas y sociedad civil.

Así, durante los últimos 25 años las APP han representado una fuente importante para los gobiernos suramericanos, movilizándose mayores flujos financieros en sectores representativos como energía con un 33%, telecomunicaciones con un 42%), transporte con un 21% y agua y saneamiento con un 4%, como se evidencia en la (figura 2.4).

Figura 2.4. América Latina y el Caribe: participación de las APP 1990-2013



Fuente: (Vera y Pérez 2015)

Paralelamente, la inversión total comprometida en proyectos de infraestructura con inversión privada según la CEPAL (2015) alcanzó el 1,2% del PIB en 2013, correspondiendo prácticamente en su totalidad a activos físicos. Asimismo, “los compromisos de inversión en activos físicos se ubicaron en alrededor del 1% del PIB entre 1990 y 2013, con máximos registrados entre 1998 y 2000 en el orden del 1,5% del PIB” (CEPAL 2015, 25).

De tal manera, las APP han mostrado ser un importante instrumento dentro del financiamiento doméstico, ya que son capaces de movilizar recursos privados para financiar nueva inversión en áreas renovadas de integración como es la infraestructura física del subcontinente americano; incorporando tecnología, innovación, mayor eficiencia y calidad en la provisión del servicio público, aún sin presionar el espacio fiscal de los gobiernos; no obstante, “si no son correctamente utilizadas también pueden llegar a comprometer la sostenibilidad de las finanzas públicas e implicar asumir obligaciones fiscales futuras” (CEPAL 2015, 25).

Ello responde a que las APP según la OCDE (2011) son complejas en términos de (BID 2015) distribución de riesgos, costos, negociación de contratos, asequibilidad del servicio o producto y su tratamiento presupuestario y contable; por lo que las obligaciones de gasto que haya contraído el gobierno con su socio privado, “las garantías explícitas o implícitas para reducir riesgos privados establecidas en el contrato de asociación y las renegociaciones expost pueden generar a futuro erogaciones no previstas en el sector público y reducir las posibilidades de nuevas inversiones” (Cipoletta 2015, 76).

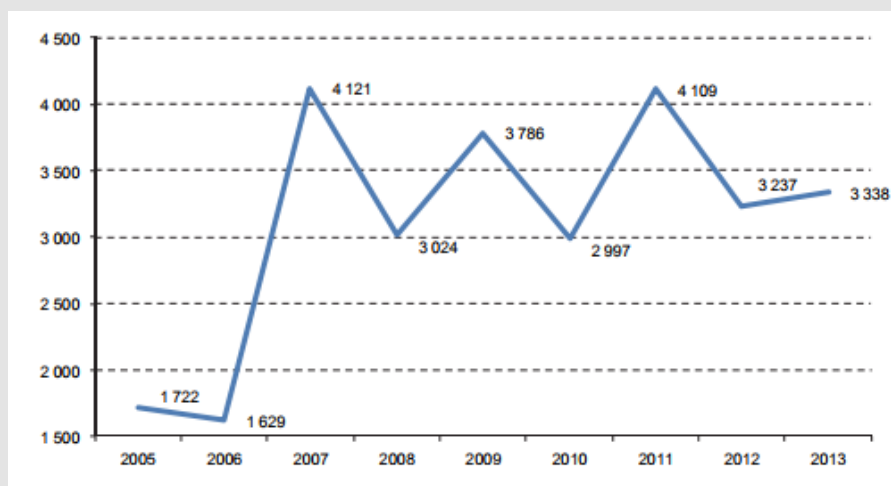
Por otra parte, se destacan las fuentes de financiamiento externas para la infraestructura regional, las mismas que desde mediados de la década pasada han logrado un reposicionamiento en materia de financiamiento e inversiones en Sudamérica. Este fenómeno según Cipoletta (2015) se fue consolidando en la medida en la que la Banca de Desarrollo fue cubriendo vacíos en el financiamiento de sectores productivos, empresariales y de gobierno.

De esta manera, las principales instituciones bancarias internacionales que participan en el financiamiento de la Cartera de proyectos de infraestructura del COSIPLAN, parten desde el BID, el cual en el periodo comprendido entre 2005-2013, “consignó un valor acumulado de \$27.962 millones dólares para el financiamiento de infraestructura en la región suramericana, del cual \$15.508 millones dólares (55.5%) fue específicamente para infraestructura de transporte; lo que representa el 68,2% del monto total de aprobaciones acumuladas” (Cipoletta 2015, 34) en dichos años para financiamiento en todos los sectores de infraestructura que considera el banco junto con agua y saneamiento y energía.

En este marco, el BID mediante préstamos y garantías para inversión pública y privada, políticas, emergencias, redistribución, entre otros. En el año 2013, aprobó “\$2.804 millones de dólares para financiar inversiones en el sector de infraestructura de transporte, lo que refleja el 20,2% del total de aprobaciones del Banco, el 30% del total de aprobaciones correspondió a todo el sector integrado de infraestructura” (BID 2015, 37).

Por lo tanto, a partir de la (figura 2.5) se puede evidenciar que el BID se constituye como uno de los principales impulsores de los proyectos de integración física regional. Por ejemplo, durante los años comprendidos entre 2000 y 2012, el BID financió 36 proyectos de infraestructura de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, con una “inversión estimada de \$4.329 millones de dólares, de los cuales 16 proyectos están en ejecución y 5 ya han concluido” (Cipoletta 2015, 37).

Figura 2.5. BID préstamos aprobados en infraestructura 2005-2013 (millones de dólares)



Fuente: (BID 2015)

Paralelamente, el BID al estar estrechamente comprometido con el desarrollo de la infraestructura física de América del Sur, en el año 2005, estructuró un fondo no reembolsable destinado al sector de infraestructura: el Fondo de Infraestructuras de Integración (FIRII).

El mismo que puede financiar hasta \$1,5 millones de dólares, en materia de viabilidad técnica, económica, financiera, institucional y jurídica; y a su vez, facilita financiar estudios sociales y ambientales, actividades de fortalecimiento institucional y colaboración público-privadas, con lo cual promueve y viabiliza la ejecución de los proyectos constituidos en la cartera del COSIPLAN.

Asimismo, el BID cuenta con el InfraFund, que es un fondo administrado por el BID para el desembolso expedito en el financiamiento de diferentes proyectos de inversión en infraestructura. “El mismo puede financiar desde la contratación consultorías especializados, la compra de bienes para la realización de estudios hasta diversas actividades vinculadas al diseño y preparación de proyectos de infraestructura” (BID 2015, 6).

De esta forma, el BID presta gran atención a los proyectos de infraestructura destinados a la integración de Suramérica, ya que como argumenta Serebrisky (2014) la región requiere de una mayor y mejor inversión en infraestructura, para lograr cerrar la brecha existente, por lo cual se deberá aumentar por lo menos, 2% del PIB por un período prolongado. Esto equivale a pasar de \$150 mil a \$250 mil millones de dólares por año, “lo que implica un esfuerzo fiscal

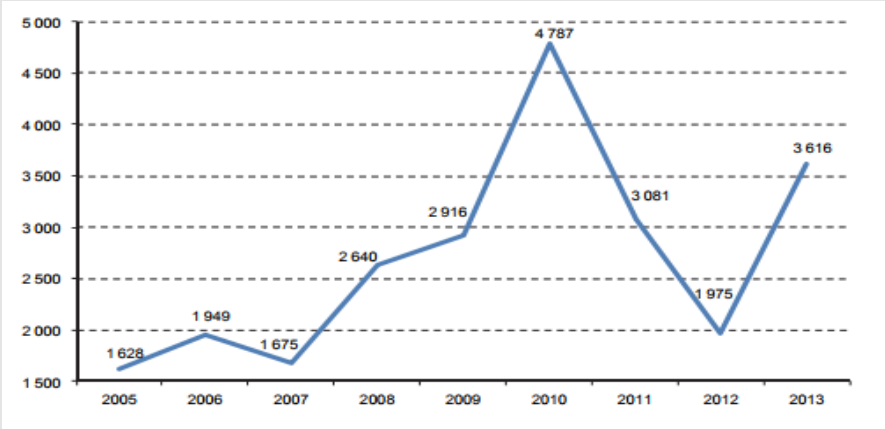
considerable y un incremento masivo en la participación del sector privado a través del financiamiento y operación de la infraestructura” (BID 2015, 5).

Paralelamente, se encuentra la CAF, cuya misión es promover la integración y desarrollo regional mediante el financiamiento de proyectos de los sectores público y privado, la provisión de cooperación técnica y otros servicios especializados. Convirtiéndose así, en un actor importante dentro del financiamiento multilateral en la región.

En efecto, durante los años 2005 y 2013, la CAF destinó un valor acumulado de \$24.267 millones de dólares para el financiamiento de infraestructura (transporte y energía) en el subcontinente americano. En el año 2013, “la CAF aprobó \$3.616 millones de dólares para financiamiento en el sector de infraestructura, lo que refleja el 29,9% del total de aprobaciones del banco y 4,5% de las mismas se desatinaron a infraestructura de integración” (Cipoletta 2015, 45). Ante este rubro, se ha catalogado a la CAF como uno de los principales impulsores de los proyectos de integración física regional, particularmente en la IIRSA, seguido en el COSIPLAN.

Simultáneamente, al igual que el BID, la CAF hace uso de préstamos y garantías (soberanos y no soberanos) para inversión pública y privada, comercio, capital de trabajo, entre otros. Lo cual la convierte en una fuente de apoyo al desarrollo de la infraestructura física, ya que como muestra la (figura 2.6) durante el 2013, la CAF invirtió \$18.232 millones de dólares en sectores como: almacenamiento y comunicaciones y electricidad, gas y agua; en donde \$6.269 millones de dólares se asocian exclusivamente al sector transporte.

Figura 2.6. Préstamos aprobados en infraestructura 2005-2013 (en millones de dólares)



Fuente: (CAF 2014)

En consecuencia, de la figura anterior se despliega que la CAF tuvo su auge en préstamos durante el año 2010, para después tener una baja relativa, que le llevaría en el año 2013 a tener una recuperación asombrosa con una inversión de \$3.616 millones de dólares en una amplia gama de proyectos, como los de infraestructura relacionados con la vialidad, el transporte, las telecomunicaciones, la generación y transmisión de energía, el agua y el saneamiento ambiental, así como proyectos de desarrollo fronterizo e integración física de los países suramericanos.

Dejando en clara evidencia que la CAF, participa dentro de la cartera de proyectos del COSIPLAN como una institución financiera capaz de brindar asistencia técnica y/o asesoramiento financiero a los gobiernos, para facilitar el proceso de construcción de los sectores envueltos en la infraestructura física, así como la realización de operaciones de cofinanciamiento y préstamos A/B para atraer mayores recursos hacia el sector.

Finalmente, se encuentra el FONPLATA, el cual es una iniciativa promulgada por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay en 1974, con el propósito de financiar la realización de proyectos, programas y obras tendientes a promover el desarrollo armónico de la integración física de los Países Miembros la Cuenca del Plata.

A tales efectos, el FONPLATA hasta el 2014 proporcionó 1.311 millones de dólares por concepto de inversiones en infraestructura. Los principales mecanismos de financiamiento de FONPLATA son préstamos, cofinanciaciones, fianzas y avales. Por tanto, el FONPLATA en conjunto con el BID y la CAF se han convertido en uno de los principales impulsores de los proyectos de integración física de América del Sur.

En suma, tanto las fuentes de financiamiento domésticas como externas se plantean dentro de la cartera del COSIPLAN como esquemas de financiamiento con diferentes matices, ya que al desarrollarse en un escenario de regionalismo postliberal y post-hegemónico, se reconoce el retorno del Estado-nación a la administración de los asuntos domésticos, lo cual propicia al establecimiento de condiciones favorables para el financiamiento de los proyectos de infraestructura; los mismos que sumados a la teoría del neo-estructuralismo de la EPI se renueva el estilo y la forma de buscar soluciones conjuntas para un desarrollo unánime de la región.

Principalmente, porque las instituciones financieras, vistas desde el neo-estructuralismo corroboran a la superación del subdesarrollo y los problemas económicos principales que padecen los países de la región suramericana, como “la excesiva deuda externa, desequilibrios fiscales, pérdida de dinamismo económico, creciente desempleo e inflación que se deben a viejas taras estructurales de orden nacional e internacional” (Borja 2016, 1).

En otras palabras, las instituciones financieras siguiendo con los objetivos de desarrollo económico y social de los Estados del sur plantean enormes desafíos por delante, por lo que según la CEPAL (2015) se ha propuesto considerar a la igualdad como el horizonte, el cambio estructural como el camino y la política como el instrumento, para de esta manera reorientar las políticas hacia un fuerte dinamismo de la inversión para asegurar una relación virtuosa entre crecimiento, productividad y sostenibilidad, lo cual desde el regionalismo postliberal y post-hegemónico, se traduce a una reconfiguración de “la arquitectura y de los contenidos del regionalismo en el marco de una nueva fase de integración y de construcción de una identidad regional frente a los cambios acaecidos en el ámbito global” (Serbin, Martínez y Ramanzini 2012, 12).

2.1.4 Avances y limitaciones de la infraestructura como medio para la integración física de la región

Durante el recorrido emprendido por la experiencia de la UNASUR y el COSIPLAN, en torno a la integración física, se puede puntualizar que la infraestructura es un insumo de capital fundamental para la producción y generación de riqueza, además de ser un elemento inevitable en todas las etapas de desarrollo de las economías. “Su impacto puede ser transformador, favoreciendo la productividad y la competitividad en los mercados internacionales, y con ello, el crecimiento y el desarrollo económico y social” (Prud’homme 2004, 37).

Así, desde una panorámica del regionalismo postliberal y post-hegemónico, se ha podido evidenciar que la infraestructura es un tema de coyuntura al interno de la región, debido a que “constituye parte de las políticas necesarias para concretar los beneficios de la liberalización” (Bouzas 2014, 65) y desarrollo continental. No obstante, en su ardua tarea por edificar construcciones capaces de conectar a las naciones de Suramérica, se han presentado diversos retos y desafíos que han ocasionado que la integración en infraestructura presente diversas fluctuaciones en su accionar.

Por lo tanto, el debate sobre cómo se crea infraestructura ha adquirido una mayor importancia en América del Sur y se ha vuelto de interés económico, social, ambiental, de información y conocimiento, como se denota en la (tabla 2.2) por lo que se hace necesario conocer e investigar la relevancia de la infraestructura para la prosperidad de nuestros pueblos y a su vez los obstáculos para conseguirla.

Principalmente, porque la infraestructura bajo los parámetros de la Cartera de proyectos del COSIPLAN y visto desde las consideraciones del regionalismo postliberal y post-hegemónico es capaz de cimentar los límites geográficos e ideológicos que están definidos regionalmente y a su vez mejorar las relaciones sociales y económicas en la región, reduciendo la injerencia de los Estados Unidos y los temas ligados al libre mercado.

Tabla 2.2. Definiciones de infraestructura y ámbitos de aplicación

TIPO DE INFRAESTRUCTURA		URBANA	INTERURBANA	INTERNACIONAL
Desarrollo económico	Transporte	Red vial urbana, líneas ferroviarias de cercanías	Carreteras, vías férreas, vías navegables, aeropuertos, puertos	Puertos, aeropuertos, carreteras, vías navegables, vías férreas
	Energía	Redes de distribución de gas y electricidad, y estaciones transformadoras	Redes de transmisión, gasoductos, oleoductos, plantas compresoras, centros de producción de petróleo y gas, centrales	Redes de transmisión, gasoductos, oleoductos
	Comunicaciones	Redes de telefonía fija y celular y conectividad a Internet	Redes de F.O., antenas de microondas, satélites	Satélites, cables submarinos
	Aqua y saneamiento	Provisión de agua potable e industrial. Tratamiento.	Acueductos	Eventualmente coincidente con la interurbana
Desarrollo social		Hospitales, escuelas, provisión domiciliaria de agua y cloacas	Represas, redes de riego, canales	Eventualmente coincidente con la interurbana
Medio ambiente		Parques y reservas urbanas	Parques, reservas, territorios protegidos, circuitos de ecoturismo	Parques, reservas o circuitos de ecoturismo compartidos
Información y conocimiento		Redes, edificios, TV por cable	Sistemas de educación a distancia, portales, TV abierta, satélites	Redes

Fuente: (BID 2015)

Consecuentemente, los avances adquiridos bajo la idea de integrar las fronteras por medio de vías fluviales, puentes, carreteros, telecomunicaciones entre otros, han permitido que los Estados generen grandes impulsos para insertarse de manera eficiente en el tablero internacional y responder oportunamente a las demandas nacionales. Prueba de ello, son las diferentes iniciativas y políticas implantadas en las agendas gubernamentales de los países que conforman la UNASUR. Los mismos que han instituido dentro de sus cartas magnas, la aspiración de integrar a Suramérica.

Es así como en términos de avances exitosos, se puede mencionar la infraestructura física, al desarrollarse en un espacio de regionalismo postliberal y post-hegemónico tiene como factor célebre el permitir que las empresas nacionales de cada nación puedan aprovechar los recursos disponibles en la región en su proceso de acumulación, lo cual se ve reflejado en “la reducción de costos, el aumento de productividad, el perfeccionamiento de la calidad de los bienes y servicios de la estructura productiva y consolidación de la integración regional” (BNDES 2017).

En otras palabras, las intervenciones físicas como medio de integración del territorio suramericano, permiten generar flujos comerciales y cadenas productivas con inserción internacional, ya que la infraestructura física fomenta la creación de espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Lo cual, visto desde el regionalismo postliberal y post-hegemónico “facilitará el acceso a zonas de alto potencial productivo que se encuentran actualmente aisladas o subutilizadas debido a la deficiente provisión de servicios básicos de transporte, energía o comunicaciones” (IIRSA 2011, 12).

En efecto, la infraestructura se ha convertido en una de las herramientas claves para el desarrollo y cambio estructural de los gobiernos suramericanos, al adoptarse mecanismos supranacionales que no se habían podido crear hasta épocas recientes, lo cual se ve ejemplificado primero en IIRSA y posteriormente en COSIPLAN de UNASUR.

Dichos mecanismos, han sido capaces de mitigar y eliminar los obstáculos de integración física más notorios (cuellos de botella, tramos faltantes, etc.) “intensificar el comercio intrarregional en la región, estimular la reorganización de cadenas productivas, asistir en la construcción de una economía suramericana más integrada, competitiva y dinámica en un marco de sostenibilidad social y ambiental, incentivar la participación del sector privado, abogar por la armonización de políticas públicas y marcos regulatorios entre los países y sectores, y disminuir el costo comercial y de distribución mediante el desarrollo de infraestructura en los sectores de transporte, energía y telecomunicaciones” (Altamonte, Bárcena y Prado 2011, 45).

Sin embargo, en este escenario surge la primera limitante, ya que si bien se toma de base el trabajo realizado por IIRSA, para valorarlo y tratar de mejorarlo y modificarlo desde el COSIPLAN, Salazar (2017) argumenta que no hay dichos cambios ya que no hay una diversificación, principalmente porque los mismos actores que representan la metodología de

IIRSA son los mismos países que luego están en el COSIPLAN. Un día son IIRSA y otro son COSIPLAN, por lo que si un día digo algo el día de mañana no voy a contradecirme lo que ya había estado planteado previamente.

En consecuencia, el desafío es superar dicho problema, pero al ser los representantes de IIRSA las mismas personas del COSIPLAN, no hay un mayor deseo por separar ambas instancias que ayuden a perfeccionar la cartera de proyectos del COSIPLAN, por lo que los países deberían comprometerse y tratar de modificar el plan de acción 2010-2020, llevando una voz de alerta, y plantear acciones competentes a la ineficiencia que obstaculiza este proceso de integración.

Por otra parte, a través de la cartera de proyectos del COSIPLAN, se ha logrado distribuir y seleccionar bajo una visión regional y consensuada entre los 12 países suramericanos, una cartera eficiente para cada Estado; procurando “ordenar, priorizar y promocionar la inversión en infraestructura, con una visión de desarrollo sostenible para América del Sur” (Cipoletta, Pérez and Sánchez 2010, 56).

No obstante, en este contexto surge la segunda limitante, ya que si bien la inclusión de un proyecto en la cartera establece una priorización preliminar, esto no simboliza una garantía para su financiamiento o su puesta en marcha, dejando así varias incógnitas y vacías sobre su institución en la cartera de proyectos del COSIPLAN.

En este sentido, Salazar (2017) arguye que es necesario sincerar la cartera de proyectos del COSIPLAN, pero eso es lo que los países no hacen, los países prefieren seguir teniendo esa esperanza que el proyecto está ahí, nadie quiere ser el primero en ir desgranando este choclo y que quede desnudo este concepto de integración física, pero no todo es negativo, hay proyectos binacionales que si pueden tener éxito.

En efecto, según la última información publicada en los informes de COSIPLAN (2016), se puede vislumbrar que el 85% de los Proyectos que conforman la Cartera activa fueron actualizados entre el 2015 y 2016, por lo que la cantidad total de “Proyectos de la Cartera disminuyó de 593 a 581, dado que fueron excluidos 17 Proyectos y fueron incluidos 5. En relación con la inversión estimada, el monto total se incrementó de US\$ 182.436 millones a US\$ 191.420 millones” (COSIPLAN 2016, 5).

En torno a dichos datos, Dutra (2017) considera que “UNASUR, debería dejar de lado su participación discursiva y concentrarse en proyectos más concretos, proyectos pequeños pero factibles, que puedan empezar, terminar y lograrse”.

Por lo cual, es necesario analizar el concepto de inversión manejado al interno de los proyectos de COSIPLAN, ya que partiendo desde los argumentos generados por Salazar (2017), este manifiesta que al dividir IIRSA al continente en nueve ejes, la metodología utilizada en ese entonces no es tan conveniente actualmente, lo que hizo IIRSA tiene poco valor para el comercio regional e integración en los países, por lo tanto es una falencia que debe ser examinada en COSIPLAN.

Y es así, como surge la tercera limitante en torno al financiamiento, ya que para poder restablecer la metodología utilizada por IIRSA, es necesario un nuevo financiamiento y los bancos (BID, CAF y FONPLATA) que actualmente financian los proyectos posiblemente no acepten regirse a los nuevos cambios por lo que es necesario buscar alternativas y poner un mayor énfasis a un fondo regional, ya que si se deja en manos de cada país la responsabilidad de financiar su tramo del proyecto no funcionará, debido a que en su gran mayoría, los países no comparten los proyectos de la cartera de COSIPLAN como proyectos nacionales prioritarios dentro de sus instituciones financieras.

Esto es un avance de tortuga, la diferencia es que la tortuga es sólida, y estos proyectos inestables. En otras palabras, es necesario buscar un mecanismo de financiamiento regional, parecido a los fondos de la Unión Europea, proyectos que tengan impacto en la región, y COSIPLAN, ya ha propuesto que se pueda pensar en fondos regionales para ayudar a los países con menor capacidad económica y a su vez brindando mayor apoyo a los proyectos de integración física (Salazar 2017).

A esto, se suma, las declaraciones de Barros (2017), el cual argumenta, que se habla de integración pero no hay fundamentación de desarrollo socio económico, por lo tanto, como se supone que va a ver ese desarrollo si no hay una fundamentación exhaustiva de cada uno de los proyectos, por lo que nadie va a estar interesado en invertir porque solo es una hipótesis. Es decir, IIRSA fue solo un discurso para intentar integrar a la región, pero no se ahondo en los retos y desafíos de los proyectos trazados, pero con COSIPLAN se trata de mejorar dichos errores.

En este marco, se deja en evidencia que el t3pico inversionista dentro de la cartera de proyectos del COSIPLAN juega un rol fundamental, despleg3ndose la (tabla 2.3) de los tipos de financiamiento por sector que maneja el COSIPLAN para la realizaci3n de sus obras.

Tabla 2.3. Tipo de financiamiento por sector

Fuente de financiamiento	Nº Proyectos	Inversi3n estimada*	Inversi3n ejecutada*
Tesoro nacional	354	72.368,4	14.435,9
Privados	88	48.728,8	5.574,7
Por definir	78	42.312,9	170,0
BID	39	4.629,2	1.150,9
CAF	30	2.855,5	795,1
Tesoro provincial	18	1.875,0	200,0
Binacional	13	9.647,8	1.408,8
FOCEM	10	819,0	419,3
Varlos	8	1.939,0	1.342,0
FONPLATA	6	298,9	0,0
Por definir (p3blico)	6	403,0	0,0
Por definir (privado)	5	1.149,6	388,0
Bancos privados	4	108,0	0,0
Banco Mundial	4	172,5	68,5
Uni3n Europea	4	179,5	75,3
JBIC	3	185,9	0,0
Gobierno chino	3	400,0	0,0
BNDES	2	15,1	0,0
Tesoro municipal	2	2.100,0	2.100,0
Varlos (privado)	2	719,9	0,0
Varlos (p3blico)	2	370,1	0,0
TOTAL		191.420,1	28.128,5

Fuente: (COSIPLAN 2016)

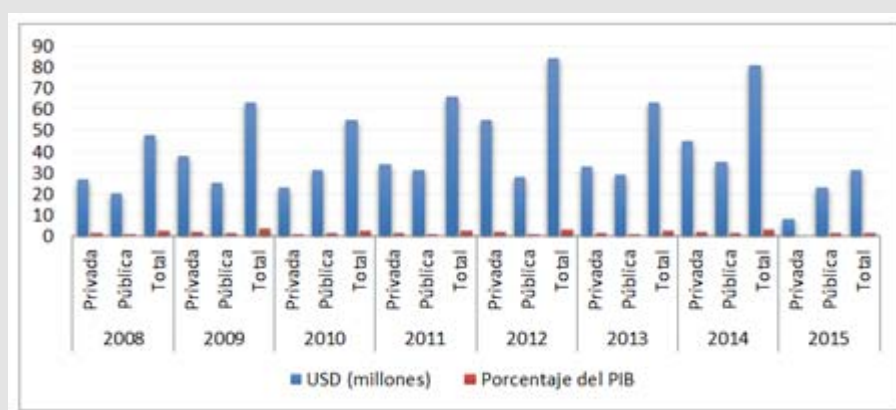
En este contexto, se puede argumentar que para un 3ptimo desarrollo de la integraci3n en infraestructura, es necesaria una fuerte inyecci3n financiera, ya que esta es capaz de evitar “estrangulamientos al comercio mundial del continente y reducir el impacto de los elevados costos de distribuci3n internacional de mercanc3as que afectan en forma importante los impulsos en competitividad derivados de la reducci3n de aranceles y barreras no arancelarias” (E-Log3stica 2011, 45).

Asimismo, al revisar las cifras mostradas por INFRALATAM (Infraestructura en Am3rica Latina y el Caribe), iniciativa de la CAF, el BID y la CEPAL durante los a3os comprendidos

entre 2008 y 2015 se señala que el promedio de la inversión en infraestructura como porcentaje del PIB en la región fue de 2.8%, un porcentaje relativamente bajo en comparación con Europa y Asia, por lo cual la CAF-Banco de Desarrollo de América Latina (2014) ha manifestado que se requerirá un sustancial aporte del sector privado para alcanzar al menos junto con el sector público el 5% anual como porcentaje del PIB.

No obstante, en la (figura 2.7) se puede constatar que la inversión en infraestructura durante los años 2008-2015, por parte del sector privado ha ido disminuyendo abruptamente en comparación con el sector público; siendo el año 2015 el de menor crecimiento en comparación con los años 2012 y 2014. La razón principal recae en la crisis económica mundial, con la caída abrupta de los precios del petróleo y la crisis política que se desembocaba en América del Sur, especialmente en Brasil con la ex presidenta Dilma Rousseff.

Figura 2.7. Inversión en infraestructura 2008-2015



Fuente: (INFRALATAM 2016)

Bajo estas circunstancias, es claro que los procesos de integración en infraestructura y los beneficios sociales y económicos que estos puedan generar dependen, en gran parte, de la posición que pueda tener cada Estado en la definición de agendas y temas de inversión.

En consonancia con lo anterior, las naciones consientes del papel fundamental que desempeña la inversión en el COSIPLAN, dentro de sus discursos gubernamentales constantemente utilizan sus tesoros nacionales en la ejecución de los Proyectos de la Cartera; mostrando que más del “60% de todas las obras son financiadas por los mismos países, lo que demuestra el compromiso con el avance de la integración física regional” (COSIPLAN 2016, 29).

Empero, ante lo expuesto previamente se genera una cuarta limitante, al quedarse plasmado únicamente en papeles su aparente apoyo financiero, por lo que cualquiera que sea la fuente de financiamiento, los gastos de infraestructura recaen en definitiva sobre los usuarios o los contribuyentes. Por ello, para que aumente la inversión en infraestructura, los usuarios deben sufragar una parte mayor de los costos. Ello presupone un cambio en la cultura de pago, así como la protección de los usuarios que realmente no disponen de los medios para pagar” (Morrison 2007, 67).

Por lo tanto, nuevamente se despliega los parámetros de regionalismo postliberal y post-hegemónico, debido a que el rol del Estado se erige como piedra angular en la prestación de servicios de infraestructura. Razón por la cual dentro de su accionar debe continuar encargándose de establecer objetivos de distribución y velar por la disponibilidad de recursos y políticas para ofrecer acceso a los pobres.

A esto se suma, que la región debe también gastar mejor, ya que los grandes proyectos de infraestructura, en muchos casos han llegado a significar problemas diversos como: “desalojo de comunidades, apropiación de tierras, degradación ambiental, expansión de la pobreza y desigualdad” (Molina, y otros 2015, 23), por lo que las inversiones, ya sean público o privadas deben alinearse ante todo a aumentar la productividad, competitividad y seguridad tanto ambiental como humana.

Por tanto, una gran fortaleza que se ha desplegado para el resguardo de los habitantes y medio ambiente donde se desarrollan los proyectos de infraestructura física, ha sido la elaboración de políticas de preservación ambiental.

No obstante, si bien se han generado dichas políticas, surge la incertidumbre por varios países suramericanos que en el juego prospectivo integracionista,

... los intereses de la burguesía de Sao Paulo se entretujan con los objetivos de Brasil como Estado, ya que el empresariado paulista planifica una nueva conquista de la Amazonía, con una vocación claramente imperialista, lo que amenazaría la ecología y la supervivencia de miles de nativos de Perú, Ecuador, Colombia, Bolivia y Paraguay. ¿Cómo lo hará? Pues convirtiendo a la Amazonía en un corredor económico, en una ruta para el transporte fluvial de mercancías y en una fuente energética para los complejos industriales de la zona sureste de Brasil. Ello

convertiría a la Amazonía, en un “gigantesco pastizal” debido a que se priorizaría la producción de materias primas (Potestá 2014).

De esta manera, los pequeños pero grandes avances en infraestructura que se han dado por parte de COSIPLAN de UNASUR, son el establecimiento de una Metodología de Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado y una Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE); las mismas que han sido capaces de fortalecer una serie de ventajas generales en áreas relacionadas a lo social, ambiental y económico de los países miembros. Las principales acciones que se destacan son: un mayor “poder de negociación; la ampliación de la capacidad de atracción de recursos internacionales; el mejor aprovechamiento de las economías de escala en la producción; la extensión del mercado efectivo, y la menor vulnerabilidad económica, social y ambiental ante factores externos” (Cipoletta 2009, 4).

A la par, una gran fortaleza que posee Suramérica en la actualidad, es que en comparación con los países mesoamericanos y caribeños, “América del Sur tiene una menor dependencia económica respecto de los Estados Unidos y una creciente vinculación con China y otros países y regiones en desarrollo” (Bernal-Meza, Las relaciones China-Mercosur y Chile 2013, 56) lo cual le permite mantener un mayor crecimiento y deseo de superación para lograr competir en un futuro cercano con áreas más desarrolladas.

2.1.5 Conclusiones

En conclusión, a partir del “giro a la izquierda” de gran parte de los gobiernos latinoamericanos, el agotamiento del modelo de regionalismo abierto, los atentados del 11 de septiembre de 2001 y el rol protagónico de Brasil en temas referentes a la infraestructura física, dio inicio a una nueva fase de integración regional en América del Sur, denominado regionalismo postliberal y post-hegemónico.

A partir de ello, el presente capítulo correspondiente a la infraestructura como medio para la integración física de Suramérica, encontró en la pregunta subsidiaria correspondiente a ¿Qué rol redime la infraestructura física en la integración de América del Sur?, que el regionalismo postliberal y post-hegemónico, y a su vez el neo-estructuralismo de la EPI, son instrumentos capaces de examinar los avances y disyuntivas de cada uno de sus sectores más emblemáticos

de la infraestructura (transporte, energía y telecomunicaciones) y el rol que desempeñan las Instituciones Financieras Internacionales en la Cartera de Proyectos del COSIPLAN.

De esta manera, América del Sur ha abordado un proceso de integración a largo plazo de carácter estratégico *vis a vis* con sus naciones vecinas, poniendo especial énfasis a una nueva arquitectura de iniciativas multilaterales innovadoras como la infraestructura, la misma que se la puede delimitar dentro de lo que Riggiozzi (2010) señala como modelo contrahegemónico, debido a las profundas transformaciones realizadas por instituciones regionales como UNASUR en el tablero suramericano.

En tal virtud, la infraestructura, vista desde el regionalismo postliberal y post-hegemónico como una plataforma exitosa, permite generar flujos comerciales y cadenas productivas con inserción internacional, ya que la infraestructura física fomenta la creación de espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales, facilitando el acceso a zonas de alto potencial productivo que se encuentran aisladas o subutilizadas debido a la deficiente provisión de servicios de transporte, energía o telecomunicaciones.

Así, a partir de una agenda regional transformadora, denominada “infraestructura para la integración del subcontinente” se dio paso al establecimiento de proyectos de integración física, primero desde la desaparecida IIRSA y posteriormente desde COSIPLAN de UNASUR. Con lo cual, se ha dejado de lado a los Estados Unidos, y se ha incrementado los niveles de autonomía de los países de la región en el marco de un mundo multipolar.

En este sentido, cabe destacar que durante la investigación, se evidencio que IIRSA no ha desaparecido en su totalidad, continúa coadyuvando al COSIPLAN, lo cual de cierta medida genera ciertos inconvenientes ya que si bien se toma de base el trabajo realizado por IIRSA, para valorarlo y tratar de mejorarlo y modificarlo desde el COSIPLAN, no existen tales cambios ya que no hay una diversificación de actores, los mismos representantes de la metodología de IIRSA son los mismos países que luego están en el COSIPLAN. “Un día son IIRSA y otro son COSIPLAN, por lo que si un día digo algo el día de mañana no voy a contradecirme lo que ya había estado planteado previamente” (Salazar 2017).

No obstante, la construcción de la infraestructura regional es un mecanismo institucional tendiente a la integración y a la modernización de áreas estratégicas, por lo cual a partir de la

ratificación y entrada en vigencia del tratado constitutivo de UNASUR firmado en mayo de 2008 en Brasilia, se intenta superar su retraso de quince años.

Logrando así, facilitar la integración y promoción de la América del Sur, ampliando los mercados y creando economías de escala, sustancialmente porque según estimaciones de OMC durante el año 2016 el comercio interregional e intrarregional entre América del Sur, representó aproximadamente el 25.8%, un punto porcentual más en relación con América del Norte y Asia. En tal virtud, resulta imprescindible el perfeccionamiento de la infraestructura, que trae consigo equidad, justicia social, reducción de costos de producción, incremento de productividad de las naciones y la creación de nuevas oportunidades de negocios e inversión.

Así, los proyectos de infraestructura de la Cartera del COSIPLAN, se desprenden en sectores como transporte, energía y telecomunicaciones; siendo el sector transporte el que mayor alcance y desarrollo ha tenido con un 89,1% del total de proyectos, seguido por el sector energético con un 9,3% del total de proyectos y finalmente, el sector de telecomunicaciones con un porcentaje de alrededor del 5-9% del total de proyectos.

Dichos sectores, distan en un gran número de porcentaje ya que por un lado el sector transporte ya es una realidad, principalmente debido a su alto impacto entre las naciones y a su función de conectar a los consumidores y productores, potenciando la especialización productiva y el acceso de los consumidores a una variedad de productos cada vez mayor y de más calidad. Mientras el sector energético, si bien ocupa el segundo lugar, posee gran cantidad de conflictos entre los Estados, debido a su alto impacto en ganancias que este propulsa. En cuanto a las telecomunicaciones, este es un sector que implica altos costos de realización, por lo cual, los países han preferido invertir en el sector transporte.

Con lo cual, América del Sur se inserta en un retorno a la “agenda de desarrollo”, bajo los parámetros de una agenda positiva caracterizada por Sanahuja (2012) como un estatuto capaz de prestar gran importancia a las dimensiones sociales y las asimetrías en cuanto a niveles de desarrollo, mejorando la articulación de los mercados regionales, reduciendo la pobreza y la desigualdad, mediante fórmulas capaces de promover una mayor participación y legitimación social de los procesos de integración.

A su vez, la infraestructura es capaz de generar un efecto *spillover* ya que la infraestructura no solamente acrecienta la productividad y comprime los costos de producción, expandiendo con ello la actividad comercial, la inversión privada y la acumulación de capital, sino que también proporciona el desarrollo social, fundamentalmente cuando la infraestructura “está inserta en políticas de conectividad e inclusión social orientadas a las regiones más desamparadas económica y socialmente, contribuyendo a la vez a reducir los equilibrios distributivos” (Perrotti y Sánchez 2011, 43).

En otras palabras, la infraestructura física diseñada en un escenario de regionalismo postliberal y post-hegemónico y sumergido en los parámetros del neo-estructuralismo de la EPI, propulsa una transformación productiva con equidad como la base para el desarrollo social, gracias a la interacción de Estados, movimientos sociales y líderes que construyen nuevos entendimientos sobre el espacio regional. Principalmente, porque la infraestructura física, permite crear cinturones de economías de aglomeración, convirtiéndose los países en socios naturales.

Por lo cual, los proyectos de infraestructura han crecido exponencialmente de “335 proyectos planificados en el 2004 con una inversión requerida de \$37.000 millones de dólares, a 579 proyectos para el año 2014, con un inversión requerida de \$163.000 millones de dólares” (Guzmán y Molina 2015, 87), un incremento en más de cuatro veces la inversión estimada.

Empero, si bien se ha aumentado la cantidad de inversión para los proyectos de infraestructura, esto no simboliza una garantía para su financiamiento o puesta en marcha, por lo cual según varios expertos entrevistados durante la investigación denotan que es necesario sincerar la cartera de proyectos del COSIPLAN, pero eso es lo que los países no hacen, los países prefieren seguir teniendo esa esperanza que el proyecto está ahí, “nadie quiere ser el primero en ir desgranando este choclo y que quede desnudo este concepto de integración física, pero no todo es negativo, hay proyectos binacionales que si pueden tener éxito” (Salazar 2017).

En efecto, para un óptimo desarrollo de la integración en infraestructura, es necesaria una fuerte inyección financiera y según cifras mostradas por INFRALATAM durante los años comprendidos entre 2008 y 2015, el promedio de la inversión en infraestructura como porcentaje del PIB en la región fue de 2.8%, un porcentaje relativamente bajo en comparación

con Europa y Asia, por lo cual es necesario un fuerte aporte del sector privado para alcanzar al menos junto con el sector público el 5% anual como porcentaje del PIB.

A esto, se suma que al analizar a la infraestructura desde el neo-estructuralismo, se debe tomar en consideración dos aspectos. Por un lado, los grandes objetivos políticos de los Estados-nación, vistos como los impulsores y creadores de sentido y por el otro, las instituciones internacionales como el BID, la CAF y el FONPLATA, que funcionan como motores ideológicos y financieros de los proyectos. A estos, se suma la actuación del BNDES, principal agente financiero brasileño en la infraestructura regional en la última década.

En efecto, tomando en cuenta las falencias económicas y la condición de subdesarrollo que aún prevalecen en los países del sur, las instituciones financieras han jugado un rol fundamental, ya que son capaces de esbozar estrategias que prevén cambios en el marco legal y administrativo de las naciones suramericanas, como también estrategias para movilizar recursos e impulsar mayores inversiones.

En consecuencia, se despliegan fuentes de financiamiento domésticas como el BNDES, el cual no financia directamente los proyectos de infraestructura, sino los bienes y servicios brasileños empleados en la construcción de las obras de infraestructura. Por tanto, “uno de los criterios para que los países obtengan el crédito es la adquisición de mercancías y servicios brasileños” (Franco 2014, 68). A este se suma también, las APP quienes representan una fuente importante para los gobiernos suramericanos, movilizandando mayores flujos financieros en sectores representativos como energía con un 33%, telecomunicaciones con un 42%), transporte con un 21% y agua y saneamiento con un 4%.

En este mismo sentido, se despliegan las fuentes de financiamiento externas, capaces de movilizar recursos para el financiamiento de la infraestructura regional, por medio de la banca de desarrollo, fondos especiales, asistencia oficial para el desarrollo o inversión extranjera directa.

Donde se puede encontrar al BID, el cual en el periodo comprendido entre 2005-2013, “consignó un valor acumulado de \$27.962 millones dólares para el financiamiento de infraestructura en la región suramericana, del cual \$15.508 millones dólares (55.5%) fue

específicamente para infraestructura” (Cipoletta 2015, 34). Simultáneamente, se encuentra la CAF, la cual durante los años 2005 y 2013, destinó un valor acumulado de \$24.267 millones de dólares para el financiamiento de infraestructura (transporte y energía) en el subcontinente americano y finalmente FONPLATA, quien hasta el 2014 proporcionó \$1.311 millones de dólares por concepto de inversiones en infraestructura.

De esta manera, se deja en evidencia que las inversiones en infraestructura, poseen diversas fuentes de financiamiento, lo cual ha provocado grandes fluctuaciones, por ejemplo, durante los años ochenta, el promedio anual de la inversión pública era de 3% del PIB, hasta caer en la década de los noventa a un promedio históricamente bajo de 1% del PIB, empero, durante los años 2000 y 2012 logró recuperarse, alcanzando un leve repunte de 1,3% del PIB.

De este modo, a pesar de que los proyectos de la cartera del COSIPLAN, continúan siendo financiados, en su gran mayoría por el sector público con “el 61% de la inversión estimada, el resto de las inversiones de las obras se dividen entre el sector privado 19% del monto total y las iniciativas público-privadas el restante 20%” (COSIPLAN 2016, 28).

En este contexto, el proceso de integración en el cual se encuentra sumergido Suramérica, dista de otros procesos de integración como el europeo, que está tratando de convertirse en región, mientras América del Sur ya es una región, gracias a nuestra identidad histórica, a nuestros valores, a nuestra independencia, a nuestros héroes y a todo lo que compartimos.

De tal manera, se puede concernir que la propuesta de integrar a la región por medios físicos, es una condición sin la cual no se podría pensar en una integración regional, ya que se ha experimentado que una relación positiva entre infraestructura y crecimiento arroja mejores resultados de desarrollo social y económico, para un progreso y mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones inmersas en los proyectos del COSIPLAN.

Para lo cual, se debe fortalecer la UNASUR como un espacio de integración, que precautele y se concentre en proyectos concretos y factibles, ya que muchas veces dicha institución tiene la tendencia de hacer muchas declaraciones generales e ideológicas, pero no concentrarse en la ejecución de proyectos factibles y prioritarios para los países socios. En consecuencia, UNASUR debe cumplir con lo establecido en la Agenda de Proyectos Prioritarios de

Integración y el Plan de Acción Estratégico 2012-2022; los mismos que cuentan con el apoyo absoluto de todas las naciones del cono sur.

Así, la región suramericana, podrá ser catalogada como un espacio de integración en infraestructura regional suramericano, logrando constituirse en una plataforma destinada “al mejor aprovechamiento de las oportunidades de la economía mundial globalizada, al mismo tiempo que pueden consolidarse como atenuantes de la vulnerabilidad ante las fluctuaciones y los riesgos de los mercados globales para sus países miembros” (Cipoletta 2009, 4).

En otras palabras, los requerimientos de desarrollo en infraestructura que los países de la región tienen actualmente, precisan de un abordaje más integral, donde no solo se deben mejorar aspectos regulatorios o de financiamiento, sino que también se debe perfeccionar la forma en cómo se concibe y planifica la infraestructura y los servicios de transporte que hacen uso de ella, “mediante un reforzamiento y mayor coordinación de la actuación del Estado, la cooperación e integración con las economías de la región y una mejor articulación con el sector privado bajo el concepto de asociaciones público-privadas” (Cipoletta 2010, 54).

De esta manera, se ha recogido cada uno de los aspectos, tanto positivos como negativos que proporciona la infraestructura a la hora de ser analizada; no obstante, es necesario igualmente tomar en consideración el papel que ha venido desempeñando el gigante suramericano a partir de su influencia en los proyectos de integración física de IIRSA y COSIPLAN de UNASUR, por lo cual el capítulo III está dedicado a analizar cada uno de los detalles que hacen de esta nación un actor relevante dentro y fuera del tablero geoestratégico de América del Sur.

Capítulo 3

El liderazgo de Brasil en la integración física de América del Sur

Durante las últimas décadas, el espacio geográfico sudamericano, en concordancia con el regionalismo postliberal y post-hegemónico, se ha convertido en uno de los fenómenos de mayor trascendencia geopolítica en el subcontinente americano. Principalmente, debido a la incidencia de la idea de territorialidad desarrollada por Sack (1986), al manifestar que la infraestructura física, puede ser entendida como “la acción para controlar e incidir en las acciones de otros, tanto en sus posibilidades de localización como de circulación” (Benedetti 2011).

Así, las transformaciones socio-espaciales que se han venido desarrollando a partir de las ideas de integración regional por medio de la infraestructura, son testimonio de nuevas relaciones de poder, por lo cual, Swyngedouw (2003) propone denominar a estos efectos como proceso de glocalización, ya que los proyectos de integración plasmados en la Cartera del COSIPLAN, se han convertido en espacios de desarrollo, crecimiento y circulación de personas y capitales, redefiniendo las “las relaciones de poder entre gobiernos y sociedad civil, entre Estados y ciudadanos, y también dentro de las redes que los contienen (Castells 2000, 8).

Lo cual ha propiciado que Suramérica se inserte en un escenario de rivalidades de poder que se expresan territorialmente en diferentes posturas políticas sobre la edificación y puesta en marcha de los proyectos de infraestructura física del COSIPLAN, sobresaliendo la República Federativa de Brasil por sus múltiples iniciativas integracionistas; organizando la I Cumbre Sudamericana, seguida por el establecimiento de la Comunidad Sudamericana de Naciones y su transformación en 2007 por la UNASUR, con lo cual ha puesto en evidencia la gran importancia que representa América del Sur para el gigante sudamericano.

Así, mediante un concepto innovador de integración y alejado del marco latinoamericano, Brasilia se ha enfocado exclusivamente en Suramérica, como un escenario geoestratégico para el desarrollo e integración de la región, mediante la construcción de soluciones consensuadas frente a coyunturas domesticas e internacionales desfavorables para la región; intentando dejar de lado la histórica relación de distanciamiento e indiferencia por parte de Brasil hacia sus vecinos.

Insertándolos, en una nueva óptica de desarrollo y trabajo conjunto, como lo denota el regionalismo postliberal y post-hegemónico al expresar estrategias alternativas para alcanzar crecimiento económico con justicia social; y así lograr constituir una expresión de América del Sur más politizada y recelosa del liderazgo político norteamericano, acorde a las realidades regionales de nuestras naciones, resaltando el compromiso popular con la democracia y el nacionalismo, con “mercados abiertos y políticas macroeconómicas heterodoxas pero que no rompen con el capitalismo de mercado. Los gobiernos buscan reducir la dependencia del financiamiento externo y realizar una reconceptualización de la cooperación y armado de redes regionales” (Grugel, Riggirozzi y White, *Beyond the Washington Consensus? Asia and Latin America in search of more autonomous development* 2008, 10).

En este contexto, el presente capítulo, tiene como objetivo analizar el liderazgo que ha ejercido Brasilia en torno a la integración física de la región como proyecto estratégico dentro de la agenda del COSIPLAN de UNASUR, durante los gobiernos de Luiz Inácio Lula da Silva y Dilma Rousseff. Periodos caracterizados por un creciente protagonismo de Brasil, basado en su capacidad de mediación, internacionalización de sus empresas y la utilización de un poder inteligente en su accionar. Por lo tanto, la investigación está direccionada a responder a la interrogante: ¿Qué tipo de liderazgo ha desempeñado Brasil en la integración física de América del Sur?

Para esto, se presenta varios apartados capaces de esclarecer el liderazgo de Brasil en la integración física del subcontinente americano. Partiendo desde una conceptualización de liderazgo, siguiendo por los intereses políticos y económicos que representan para el gigante suramericano la temática de la infraestructura, para posteriormente analizar el papel de sus empresas nacionales y finalmente presentar la postura de Suramérica frente al liderazgo brasileño.

3.1 Liderazgo e intereses brasileños en la infraestructura física de América del Sur

3.1.1 Liderazgo de la República Federativa de Brasil en la integración física del subcontinente americano

Hay un lugar en la Organización Mundial del Comercio, Brasil quiere; hay un lugar en la ONU, Brasil quiere; hay un lugar en la FAO, Brasil quiere. Ellos quisieran elegir hasta al Papa... (Néstor Kirchner)

En 1999, Samuel Huntington ya predecía el sistema global del siglo XXI, al hablar de un sistema internacional multipolar, no obstante, es muy pronto para aseverar dicha predicción; lo cierto es que durante las últimas décadas el poder se ha ido alejando de los polos tradicionales, gracias a una diversificación de foros multilaterales e interregionales como UNASUR.

En este sentido, Brasil parece encontrarse en una disyuntiva sobre cómo conciliar simultáneamente dos roles: el de líder regional y el de actor global, por lo cual, la literatura reciente sobre el papel que ejerce dicha nación, se ha ido delimitando a los últimos 15 años, durante la llegada al poder de Cardoso, Lula y Dilma. Generándose un reto no solo para los creadores de políticas sino también para los académicos capaces de teorizar y conceptualizar el papel que ejerce Brasilia en la región sudamericana.

Por esta razón, el análisis de Brasil como líder regional parte desde la definición de poder, entendida por Nye (2008) como la habilidad de obtener los resultados que uno quiere, y en caso necesario, de cambiar el comportamiento de otros para que esto suceda. Para esto, es necesario precisar de recursos como “población, territorio, recursos naturales, capacidad económica, poderío militar y estabilidad política” (Nye 2008, 15). Existiendo dos maneras de ejercer el poder mediante la coerción o *hard power* o a través de la cooperación conjunta o *soft power*.

No obstante, Brasilia, en su maniobrar dentro de Suramérica ha hecho uso de un poder inteligente, el cual consiste en desarrollar una estrategia integrada entre poder duro y poder blando, es decir, centra su política exterior en la necesidad de un ejército activo, pero a su vez invierte en el establecimiento de alianzas, asociaciones e instituciones, que le permitan ampliar su influencia en el accionar regional, principalmente debido a “que ser un líder regional es un requisito previo para tener un protagonismo internacional” (Pinheiro y Gaio 2016, 5).

Así, a través del MERCOSUR ha intentado ampliar su dimensión económica, mientras que por medio de la UNASUR ha ambicionado expandir su nivel político y de seguridad, ya que según Rascovan (2016) Brasil posee importantes rasgos de poder que son considerables frente a cualquier comparación con sus Estados vecinos; su área y población la convierten en un gran país en términos geográficos, sus capacidades y gastos militares son significativos más

allá de los parámetros regionales y su economía catalogada como la séptima más grande del mundo, lo convierte en un actor regional importante dentro de una región de rápido crecimiento.

En consecuencia, hablar de liderazgo regional, según Hurrell (2000) y Nolte (2006) es hacer referencia a un concepto relativamente nuevo, por lo que Van Langenhove, Zwartjes y Papanagnou (2016) lo han definido como un concepto usado para describir la capacidad de un actor para influenciar en ciertos aspectos de las relaciones internacionales y en ciertos casos el funcionamiento interno de un actor en una región determinada.

Así, Brasilia ha desarrollado una estrategia continua y consistente, como lo explica Bernal Meza (2016) al argumentar que el gigante sudamericano en su afán por constituirse como un país líder en lo político y económico tanto a nivel regional como global, ha instituido como piedra angular el mejoramiento de las relaciones regionales, con el objetivo de fortalecer su posición en el escenario regional e internacional, ya que como lo expresó el ex Ministro de Relaciones Exteriores, Luiz Felipe Lampreia, el liderazgo es algo que hay que ponerlo en práctica y no solo anunciarlo.

Debido a estos motivos, Brasil mediante la promoción de proyectos de infraestructura ha intentado convertirse en el hilo conductor de alternativas para dotar a los países suramericanos de capacidad de injerencia en el ámbito mundial, instaurando las condiciones necesarias para promover sus intereses comunes y consumir políticas en torno a un modelo de desarrollo. En esos términos, Brasilia imparte a la región una visión de integración física que “transciende la órbita comercial, de mera facilitadora de los flujos de bienes y servicios, y se convierte en un elemento de la estrategia de desarrollo y seguridad para los países de la región” (Franco 2014, 136).

No obstante, considerando tan solo la perspectiva brasileña, el proyecto de integración física aparece asociado según Schütt y Carucci (2008) a la necesidad de renovar la inserción externa de su economía, elemento fundamental, para los proyectos gubernamentales de Lula y Rousseff y su consecución del desarrollo del país. La idea es que una mayor inserción en los mercados del sur ayuda a contribuir a mantener la competitividad de las empresas brasileñas, confiriéndoles mejores posiciones en los mercados globales.

De tal manera, Brasilia durante los periodos presidenciales de Cardoso, seguido por Lula y en menor medida con Dilma, establecerían a la infraestructura como base para lograr desempeñar dos tipos diferentes de liderazgo; los mismos que según la hipótesis de Pinheiro y Gaio (2016) son: el liderazgo regional hacia el interior y el liderazgo regional hacia el exterior. Si bien la primera hace relevancia a la capacidad de establecer reglas y patrones de comportamientos formales o informales dentro de la esfera regional, la segunda se define como la capacidad de liderar a los socios regionales en asuntos globales.

En otras palabras, el gigante suramericano, ve en la infraestructura la capacidad para adentrarse consolidar y expandir su liderazgo en la región y posteriormente realzar su posicionamiento a nivel global, a través del Plan de Desarrollo Productivo (PDP), el cual ha asignado al BNDES, conjuntamente con el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de la Industria, Desarrollo y Comercio Exterior y la Casa Civil, un espacio para la realización de la integración productiva que permita a las empresas brasileñas aprovechar los recursos disponibles en la región en su proceso de acumulación por medio de la infraestructura.

Así, el PDP es el órgano encargo de prever, mejorar y ampliar las inversiones en infraestructura, buscando “la reducción de costos, el aumento de productividad, el perfeccionamiento de la calidad de los bienes y servicios de la estructura productiva y consolidación de la integración regional” (BNDES 2017, 35).

En tal virtud, las prioridades de Brasil no solo se enfocan en América del Sur, sino también en el escenario global y más específicamente en el “sur global”, ya que mira a estos países como una oportunidad para romper con la retórica de seguir a los países desarrollados del norte, estableciendo un liderazgo efectivo tanto a nivel global como regional.

Ante estos argumentos, cabe destacar, que conforme a un análisis realizado por Carcanholo (2010) el subcontinente americano es el principal suministrador de las importaciones brasileñas de productos primarios y basados en recursos naturales. A pesar, que de acuerdo a las características de las importaciones brasileñas, estas reflejan una división del trabajo interna a la región en la que el Brasil se ha especializado en “la exportación de productos con mayor contenido tecnológico para América Latina y Caribe, mientras estos se especializan en la exportación de productos primarios y basados en recursos naturales para la economía brasileña” (Naciones Unidas 2014)

De tal modo, para entender el papel que ejerce el gigante suramericano en el subcontinente americano, se analiza su accionar desde diferentes perspectivas y modelos de liderazgo, como la clasificación realizada por Van Langenhove (2016) i) Liderazgo regional de un Estado sobre otros Estados, ii) Liderazgo regional de un Estado sobre una organización regional, iii) Liderazgo regional de una organización regional sobre un Estados o Estados y iv) Liderazgo regional de una organización regional sobre otra organización regional.

Empero, al existir docenas de tipologías diferentes en torno al modelo exacto de liderazgo ejercido por Brasilia en la integración física de Suramérica, durante la investigación se ha tomado a los modelos i y ii de Van Langenhove (2016). Este primer modelo (i) liderazgo regional de un Estado sobre otros Estados, se encuentra concadenado con los argumentos dotados por Malamud (2011) al considerar que el liderazgo puede definirse como la capacidad de involucrar a sus Estados vecinos a que adopten los objetivos del Estado líder en este caso los intereses brasileños en la infraestructura como propios.

Sustancialmente, porque la infraestructura para Brasil representa un elemento importante en la contracción de los costos para promover el aumento de la competitividad de las mercancías brasileñas en el mercado regional e internacional, por lo que para llevar a cabo dicho objetivo, Brasilia además de incorporarse y promover los proyectos de infraestructura del IIRSA y COSIPLAN, viene adoptando medidas en:

... el ámbito de su política nacional, a saber: inclusión de algunas obras de la IIRSA y la Cartera de proyectos del COSIPLAN en el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC), apertura de líneas de financiación para los proyectos a través del BNDES, reformas legislativas en materias consideradas entabes a la consecución de los proyectos (a ejemplo del código forestal), supresión de los derechos legítimos de los pueblos indígenas y de las poblaciones directamente atingidas por las intervenciones, etc. (Nowak 2014).

De esta manera, la infraestructura, se ha convertido en una herramienta esencial para el desarrollo y crecimiento del gigante suramericano, esencialmente porque la integración en infraestructura constituye según Sandler (2006) un entramado de equipamientos regionales que permite contar con la provisión de servicios y bienes públicos regionales, de tal manera que los procesos productivos y de comercialización, ya sea por vías aéreas, terrestres o fluviales, entre otros, cuenten con las plataformas necesarias para que se disminuyan costos y

se incrementen los niveles de competitividad de los productores y de las economías nacionales.

Por su parte, continuando con el segundo modelo (ii) de Van Langenhove (2016), sobre el liderazgo regional de un Estado sobre una organización regional, este se alinea con las ideas de Soares de Lima (2008) al argumentar que el liderazgo está asociado a la construcción de instituciones como UNASUR; con lo cual, dichos modelos se insertan en una panorámica de liderazgo consensual, el mismo que pone de manifiesto que el liderazgo va mucho más allá de un poderío militar o económico, más bien se atribuye bajo un consenso entre “los Estados de la idea-proyecto que define a uno de ellos como líder. Para ello, este debe atender los intereses de los Estados seguidores, de modo de convencerlos de los beneficios de su liderazgo y del proyecto” (Burges 2008, 65). Principalmente, porque cuando se trata de liderazgo, según Pinheiro y Gaio (2016) se debe pensar no sólo acerca de quién lo ejerce, sino también sobre qué temas se ejercen.

Y precisamente, la temática de la integración por medio de la infraestructura física, es en la cual Brasil ha logrado ganar mayor protagonismo debido a que ha sabido implementar entre sus vecinos la lógica que la infraestructura es un esfuerzo por “implementar políticas públicas regionales en las que los Estados asumen un rol protagónico a la hora de afrontar los problemas que emergen de entornos globales más competitivos y excluyentes” (Bocalandro y Villa 2009, 3).

Es decir, la infraestructura, al apuntar por una búsqueda de formación de redes de integración en materia de transporte, telecomunicaciones y energía, permite a los Estados suramericanos superar problemas comunes, aunque con disparejos procesos según el país, como los costosos precios de transporte, los bajos niveles de conectividad y la ausencia de vías de comunicación entre varias de las regiones y subregiones de Suramérica. “Todo con el fin de mejorar la eficiencia de los procesos productivos de los países de la región y aumentar sus niveles de desarrollo social y económico” (Panchana 2012, 34).

En este contexto, el liderazgo regional ejercido por el gigante suramericano es un concepto que hace referencia a las características, actores e intereses que un Estado o un actor no estatal pueden llegar a tener para ser considerado un líder regional. Para esto, Brasil debe cumplir con tres condiciones necesarias que, de acuerdo con (Van Langenhove, Zwartjes y

Papanagnou (2016), le permitirán desempeñar un papel de liderazgo hacia adentro en Sudamérica: (i) la voluntad de actuar como un líder; (ii) la capacidad de liderazgo; y por último (iii) la aceptación de este tipo de liderazgo por parte de otros actores.

De esta manera, para cumplir con dichos parámetros, Brasil a partir de la presidencia de Fernando Cardoso (1995-2002), luego con Lula (2003-2010) y posteriormente con Dilma (2011-2013) en el plano internacional desarrolló diferentes entendimientos con distintas potencias intermedias, “pasó a conformar el grupo BRICS, y asumió el liderazgo en múltiples negociaciones internacionales” (Hirst 2006, 132). Mientras que a nivel regional, desplegó numerosas iniciativas tendientes a instaurar y fortalecer una posición de líder de la región.

Así, el ex presidente Cardoso daría inicio a una agenda regional renovada, situando a Brasil como un actor relevante en el concierto regional; mientras Lula da Silva, en su afán por continuar con dicha iniciativa, elevaría una imagen de Brasil elocuente con sus vecinos mediante la adopción de una política exterior definida como “autonomía por diversificación” y caracterizada por estar relacionada con una visión universalista, que se enfoca en la voluntad de mantener relaciones con todos los países, “independientemente de su localización geográfica, tipo de régimen político y orientación económica, así también como la independencia de acción en relación a los poderes globales” (Gomes Saraiva 2012, 54).

En otras palabras, el gobierno de Lula mediante el Palacio del Planalto⁵, desarrolló “a la par de una ponderación de la política regional, una estrategia sur global” (Spektor 2011, 34) mediante la combinación de autonomía, un *soft balancing* y una diversificación de relaciones exteriores; entendiéndose por *soft balancing* como “la utilización de las instituciones internacionales y de instrumentos legales y diplomáticos para frustrar o restringir el uso abusivo del poder y las acciones agresivas de las grandes potencias, así como para defender o hacer valer intereses propios” (Actis, Los tres ejes autonómicos de la política exterior de Brasil (2003-2013) 2014, 34).

Esta fue la combinación central del relacionamiento de Brasilia con la región y el mundo, estableciendo parámetros de buena vecindad que fomente la integración y cooperación positiva entre los Estados, lo cual puede ser entendido desde una gobernanza multinivel, que

⁵ Palacio del Planalto: Sede del poder ejecutivo del Gobierno Federal brasileño

no implican una cesión de soberanía por parte de los Estados-nación, sino un trabajo conjunto y coordinado en pro del desarrollo regional.

Por lo tanto, la diversificación de las relaciones externas y la búsqueda de nuevas “*parceiras estratégicas*”, principalmente con naciones del Sur, catapultó a Brasil a aumentar su influencia en la arena regional e internacional. Logrando afianzar lazos de amistad con África y Medio Oriente, por lo cual, en el año 2011, “Brasil se convirtió en uno de los doce países del mundo que mantienen relaciones diplomáticas con todos los demás miembros de la ONU” (Patriota 2013, 8).

Asimismo, a nivel regional logró constituir el “Grupo de Amigos de Venezuela”, el cual tenía como propósito mejorar las relaciones agraviadas entre el gobierno de Chávez y sus grupos de oposición, desde el golpe de estado del año 2002.

Igualmente, Brasil ayudaría a mediar a su principal socio comercial de la región (Argentina), durante la crisis boliviana efectuada durante los años 2003-2005; también, terciaría las crisis institucionales de Ecuador de 2005 y 2010; la primera que llevó al derrocamiento del ex presidente Lucio Gutiérrez y la segunda, la presión que ejerció la UNASUR sobre los sectores policiales ecuatorianos, cuando el ex presidente Rafael Correa fue retenido por miembros de esa fuerza, el 30 de septiembre de 2010.

Para finalmente, reforzar la agenda sudamericana a través de la institucionalización de nuevos organismos dentro del MERCOSUR, dando paso a nuevas iniciativas de integración como la UNASUR y sus proyectos asociados con la integración física de América del Sur.

Con lo cual, la vinculación entre autonomía, *soft balancing*, y diversificación de las relaciones exteriores, puede ser apreciada cuando Lula da Silva declaraba que:

Brasil no puede quedarse esperando que Cuba vaya a Brasil, que Guatemala vaya a Brasil, que Honduras vaya a Brasil. Es Brasil quien tiene que visitar esos países. A veces quedo contrariado porque llego a la mayoría de los países africanos, o llego a la mayoría de los de América Central y es la primera vez que un presidente de la República de Brasil visita esos países. ¿Por qué?, porque durante mucho tiempo predominó en Brasil la mentalidad de país colonizado, que no conseguía libertad del llamado primer mundo (Actis 2014).

Ante dicho discurso tácito, Lula se oponía a la doctrina Monroe, para dar lugar a una política exterior basada en la cooperación sur-sur y una autonomía capaz de romper la condición subordinada de América del Sur en el sistema internacional, para fomentar una diversificación en los lazos externos y vecinales, con el objeto de “contrarrestar y compensar la dependencia de una sola contraparte altamente dotada de recursos y con gran capacidad de influencia” (Rusell y Tokatlian 2002, 162).

Lo cual se vería reflejado en la estrategia de “círculos concéntricos o modelo asociativo”, desarrollada por Itamaraty para lograr profundizar etapas como: las negociaciones de integración con las naciones suramericanas, pasando por los temas sociales, económicos y políticos. La importancia concedida a cada uno de esos círculos recae en las necesidades que disputa Brasilia para convertirse en un líder regional y global.

Y es precisamente dicha estrategia, la que ha permitido que Brasil fomente sus ideas de integrar a Suramérica por medio de infraestructura física, logrando que la región se transforme en uno de los primeros mercados brasileños. “Para 2009, las exportaciones destinadas a la Unión Europea, sumaban 22%, las exportaciones a Suramérica representaban 20%, superando inclusive a las que se dirigían a Estados Unidos, que representaban 17% aproximadamente” (Duarte 2011, 15).

De tal modo, los dos gobiernos de Lula, se caracterizaron por utilizar la estrategia del “presidente canciller”, al dejar al vicepresidente a cargo del gobierno mientras el presidente se encontraba en el exterior. Logrando acrecentar una interacción entre los vecinos suramericanos, que le permitiera cumplir con tres objetivos: impulsar el principal destino brasileño de inversiones y productos manufacturados, “promover la estabilidad política para evitar que los conflictos sociales y el crimen transnacional se derramen sobre su frontera, y aparecer ante el mundo no como un país aislado sino como el representante legítimo de un bloque regional” (Spektor 2011, 56).

A esto se suma, el apoyo recibido por parte de sus colegas mandatarios en la temática de la infraestructura, la cual según Lula fue la introducción de un nuevo concepto para mejorar la calidad de vida de las poblaciones más pobres, por lo que “la integración física requiere de una estrategia deliberada, pues Suramérica es un continente lleno de barreras difíciles de franquear” (Kohan 2003, 5).

De esta manera, el gigante suramericano logró crear una imagen de un país referencial para las políticas de desarrollo, no sólo porque según estimaciones del Banco Mundial (2011) pudo sacar a más de 30 millones de personas de la pobreza en menos de una década sino también porque estableció una diplomacia denominada “paciencia estratégica” que consistía en aguantar los desplantes de sus vecinos, mientras los seducía en vez de confrontarlos. El liderazgo durante el periodo comprendido entre 2003-2010 se entendía como un papel de prominencia dentro de la región hacia el objetivo común del desarrollo.

Por su parte, desde 2011, año en que asume la presidencia Dilma Rousseff, también perteneciente al “Partido de Trabajadores” de la administración de Lula; este gobierno fue guiado bajo la estrategia de “presidenta en ejercicio”, delegando buena parte de la política exterior brasileña a su canciller y servicio diplomático. El cambio de mandato, en un principio parecía que no sufriría modificaciones decisorias, sin embargo, desde muy temprano las diferencias comenzaron a salir a flote, principalmente en función de quien ocupaba la presidencia en dicha época.

Si bien, se continuaría con una trayectoria revisionista de las instituciones internacionales y una actuación preponderante en foros multilaterales, colocándose como representante de los países del subcontinente americano, la emergencia de Brasil como líder regional y global dependería menos del liderazgo presidencial y más de las capacidades estructurales del país.

Por lo cual, los temas referentes a la infraestructura, durante la presidencia de Rousseff no fueron dejados de lado, se partió desde los avances realizados por Lula, para aseverar que los grandes proyectos en infraestructura, son importantes dentro del desarrollo de la región ya que son capaces de generar “múltiples efectos en toda la cadena productiva, en todas las áreas de la economía, la agricultura, la industria, el sector de servicios. Aunque parte de sus resultados demanden algún tiempo de maduración, eso es natural” (Diario El País 2015).

Asimismo, debido a la orientación política más desarrollista y su temperamento diferente al de su antecesor, Dilma estableció un cambio en los intereses nacionales por principios o metas globales; “los intereses nacionales concretos guiarán sus decisiones antes que la búsqueda de autoestima, que buscaba su realización en el reconocimiento ajeno” (Malamud 2011, 177).

Así, la infraestructura entraría bajo nuevos parámetros de gobernabilidad, al intentar restaurar el crecimiento de la economía de Brasil y aumentar la popularidad de Rousseff, “afectada por la alta inflación, la subida del desempleo y los múltiples escándalos de corrupción” (Armendariz 2015).

Es decir, siguió identificándose con su región, pero no esperó por ella para salir al mundo y continuar con su objetivo de posicionar a Brasil como potencia global. Principalmente, porque su gobierno se enfocó en un automatismo burocrático, caracterizado por la aversión a riesgos y poca osadía e innovación diplomática. Así Visentini (2013) declara que su falta de optimismo por viajar y fortalecer relaciones con los países de mundo fue escasa o casi nula; de cierta manera, creyó que “la diplomacia heredada estaba muy bien” (Gomes Saraiva y Bom Gomes 2016, 88) y no era necesaria retomarla.

Si bien Dilma heredó de Lula, estrategias definidas de política exterior, bajo la denominación de “contención en la continuidad” (Cornetet 2014), “continuidad por inercia” (Al-Khalil y Al-Ghafly 1999) “Continuar no es repetir” del entonces canciller Patriota (2013), Gomes Saraiva (2016) argumenta que el comportamiento brasileño para América del Sur, durante su mandato, experimentó cambios y una clara reducción en el activismo regional, por lo cual durante su gobierno se perfiló una nueva dinámica de proceso de toma de decisiones en política exterior y en el aumento de la “politización” de la política exterior.

En dicho contexto, la voluntad política demostrada por el presidente Lula de integrar a la región suramericana para convertirse en un líder regional y posteriormente ocupar una posición preponderante como actor global, si bien mantuvieron una continuidad, estos fueron en menor escala, puesto que Dilma se enfocó en la solución de los problemas internos y dejar de lado los temas externos, particularmente los que representaban “ganancias difusas y simbólicas, no tangibles en un corto plazo” (Patriota 2013, 89).

En este sentido, la integración física suramericana propulsada en gran magnitud durante las presidencias de Cardoso y Lula, comenzó a sufrir un decaimiento, según Gomes Saraiva (2016) la diplomacia brasileña procuró mantener, inicialmente, la estrategia de asumir un papel de liderazgo por medio de la infraestructura, pero con el tiempo, se observó falta de proactividad para ir más allá de las ideas.

En consecuencia, Brasil dentro del escenario regional y global comenzó a perder terreno no solamente en lo que respecta a infraestructura, sino también en temas referentes a seguridad, por ejemplo durante la Conferencia de Seguridad Anual de Múnich en 2014, se sintió una ausencia por parte del gigante suramericano, igualmente no se sintió “la presencia del entonces canciller Luiz Alberto Figueiredo durante la inauguración de un estadio de fútbol mientras ocurría una reunión de líderes mundiales para discutir la cuestión de Siria” (Stuenkel 2014, 13).

Dicho acontecer, se debió a diversos factores coyunturales de naturaleza doméstica como las manifestaciones de junio de 2013, los escándalos de corrupción, la Copa del Mundo de 2014, las continuas declaraciones de la oposición al acusar a la política exterior de Rousseff como obsoleta, las cuestiones referentes a la participación de las grandes empresas brasileñas constructoras involucradas en temas de corrupción y el escenario de una economía brasileña en déficit, incapaz de soportar los costes de cooperación regional.

Provocando, que los proyectos de la Cartera del COSIPLAN sean desplazados momentáneamente de su agenda gubernamental, lo cual propicio que la poca confianza que había logrado conseguir sus antecesores en la región, comience a desquebrajarse nuevamente.

No obstante, dichos argumentos no impidieron a que las naciones suramericanas apoyen al gigante suramericano en postulaciones como las de Roberto Azevêdo para Director General de la OMC, Joseph Graziaño para Director General de la FAO; Roberto Caldas para juez de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, la reelección de Silvia Pimentel para el Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer y Robério Oliveira Silva para la Organización Internacional del café. De esta manera, si bien Dilma buscó mantener las estrategias de política exterior creadas y adaptadas durante el mandato de Lula, con los matices progresistas y la idea de transformar a la región en un espacio separado de Latinoamérica a través de UNASUR, no se logró mantener, debilitando las relaciones con América del Sur.

Así, Gomes Saraiva (2012) concibe a los gobiernos de Lula y Dilma como mandatos desarrollistas, que si bien manejaron el Estado desde diferentes posiciones, ambos abordaron a la región desde una visión propiamente heterodoxa, en donde la infraestructura tuvo diferentes enfoques de acuerdo a sus planes de gobierno.

Razón por la cual, la intención primordial de la política exterior brasileña, ha gravitado en “conducir a los Estados vecinos a la construcción conjunta de un espacio suramericano” (Flemes y Wojezewski 2010, 165). De allí, que la construcción de una Sudamérica unida, “corresponde a los intereses de Brasil, como actor político, que busca acrecentar un camino hacia la integración” (Weiffen, Wehner y Nolte 2013) más amplia del continente sudamericano. Aspiración, que ha estado fuertemente influenciado por el Palacio do Planalto e Itamaraty. Por lo cual, a través de diferentes estrategias, pero con un mismo fin, los gobiernos brasileños han intentado poner en todo lo alto a su nación; cumpliendo con los requisitos necesarios que según Van Langenhove y Zwartjes (2012) todo líder regional debe poseer: voluntad, capacidad y aceptación.

En cuanto a voluntad, Brasil desde el año 2003, ha mostrado su deseo por convertirse en un líder regional, a través de “su activo papel en el G-20 de la OMC, el G-77 y el Consejo de Seguridad de la ONU” (Deciancio 2016, 2). En segunda instancia, su capacidad tanto en tamaño territorial como poblacional, sumado a sus índices de desarrollo económico y su ambiente pacífico, dan fe de su rol como líder regional. Y finalmente, su grado de aceptación entre las naciones suramericanas, ha sido la parte más difícil de su consolidación como líder regional, ya que si bien posee aceptación, esta solo es en temas específicos como la infraestructura y seguridad suramericana. Por lo que, si bien Brasil ejerce un liderazgo entre los Estados suramericanos, “la percepción general de aceptación es limitada, ya que ha habido cierta resistencia de los otros grandes actores regionales como Argentina o Venezuela” (Deciancio 2016, 2).

Es así, como al constatar Brasil que existe desconfianza y falta de apoyo por parte de sus vecinos, durante el año 2010, el ex canciller brasileño Celso Amorim señalaba que para obtener un liderazgo total en Sudamérica y no únicamente en UNASUR, “la integración suramericana se ha convertido en una alta prioridad de la política exterior brasileña” (Amorim 2010, 227). De tal modo, el gobierno brasileño según Lafer (2009) ha utilizado al MERCOSUR y al COSIPLAN como un instrumento para restablecer y mejorar la relación con Argentina, y “así continuar con su acercamiento con los demás países vecinos” (Gomes 2010, 32). Puesto que “los líderes regionales dependen no sólo de su voluntad y poder, sino también de la aceptación por parte de sus vecinos” (Schirm 2007, 65).

Concomitantemente, hablar de UNASUR como instrumento de liderazgo del gigante sudamericano, es traer a colación diferentes puntos de vista, como lo expresa Soares de Lima y Hirst (2006) al considerar que si bien la UNASUR expresa la construcción gradual de una identidad suramericana, no es el único requisito para catalogar a Brasil como un líder regional.

Así, el COSIPLAN de UNASUR representa para algunos autores como Grabendorff (2002) una nueva identidad suramericana bajo el liderazgo de Brasil, mientras para otros como Sanahuja (2011) y Serbin (2009) representa un diseño geopolítico brasileño para promover sus pretensiones globales y también “mejorar las condiciones de su entorno próximo” (Vigevani y Ramanzini 2010, 33).

Lo cierto es que, UNASUR y más específicamente COSIPLAN, ha logrado influir en cierta medida a que los Estados miembros participen en el desarrollo y diseño de los proyectos de integración física suramericana, lo cual pone en evidencia un grado de aceptación de los países hacia el liderazgo brasileño, es decir, “las instituciones regionales son espacios, donde los poderes emergentes pueden ganar aceptación de sus vecinos para convertirse en líderes regionales” (Deciancio 2016, 2). Lo cual sumado, a proyectos innovadores como la integración por medio de la infraestructura, convierten a Brasil en un socio estratégico en el campo de la cooperación regional.

De esta manera, en concordancia con los diferentes matices que posee el liderazgo regional, entendido como una relación social que engloba “líderes, seguidores y un contexto de interacción” (Nye 2008, 34), se puede argumentar que Brasil posee los requerimientos necesarios para catalogarse como un líder regional, no obstante no ha sabido aprovecharlos de una manera efectiva para superar sus obstáculos tanto domésticos como regionales, ocupando a la UNASUR como una plataforma capaz de hacer prevalecer sus intereses nacionales, gravitados en la “voluntad política de la Presidencia, que se apoya en la articulación entre los autonomistas⁶ de Itamaray y una comunidad epistémica pro-integración con actores y

⁶ Autonomistas, son considerados como la que “aboga por una proyección más autónoma y activa de Brasil en la política internacional y que busca un papel de liderazgo brasileño asertivo en América del Sur. Percibe la integración de América del Sur bajo el liderazgo brasileño como una prioridad y considera que es importante, tanto la ampliación del Mercosur como la inclusión de temas de infraestructura en su agenda” (Gomes Saraiva 2012, 93)

políticas progresistas vinculados al Partido de los Trabajadores y los académicos favorables a la integración regional” (Gomes Saraiva 2012, 96).

Por lo cual, siguiendo a Vadell y Lamas (2010), Brasil logrará posicionarse como líder regional siempre y cuando haga uso de estrategias de persuasión y consenso que vayan acorde a sus intereses nacionales y colectivos; logrando así, mantener su autonomía regional para alcanzar “la condición de jugador global de liderazgo regional” (Flemes y Wehner 2011).

Para lo antedicho, Brasil simultáneamente, debe recomenzar estrategias de afianzamiento con sus vecinos o continuar con los planes gubernamentales que mayor sobre vuelco dieron al gigante suramericano, como la infraestructura, capaz de sustentar un modelo de producción centrado en la exportación de productos primarios: la conexión entre los océanos Pacífico y Atlántico y la unión de las redes de energía y telecomunicaciones para satisfacer las demandas industriales.

De esta forma, mediante el buen uso de tácticas estratégicas, el país más grande y poblado de Sudamérica, logrará reducir cierto grado de incertidumbre entre los países de la región; los mismos que a partir del último mandato de Rousseff han comenzado a cuestionar el campo de “acción en los ámbitos político y económico, así como también el espacio de referencia para la proyección de del liderazgo regional de Brasilia” (Scholvin y Malamud 2014, 75); por lo cual en el siguiente apartado se examinará la visión que posee Suramérica frente al rol ejercido por Brasil en la integración física suramericana.

3.1.2 Suramérica frente al liderazgo brasileño

En el marco de un escenario de regionalismo postliberal y post-hegemónico, inherente a América del Sur durante la última década, la creación del COSIPLAN de UNASUR liderado por Brasil denota un hito en el tratamiento de las cuestiones propias del sector de la infraestructura y en el devenir de la integración física suramericana. Especialmente, porque a través de esta plataforma se ha podido divisar al continente sudamericano como una subregión caracterizada tanto por la intensidad de los vínculos entre sus miembros cuyo patrón tradicional de amistad-enemistad⁷, pone en evidencia varias visiones disímiles sobre el papel que ejerce Brasilia entre los países del sur.

⁷ “El concepto de patrones de amistad-enemistad, utilizado por B. Buzan y O. Waever, se hace referencia a las relaciones tanto de índole cooperativas como conflictivas que sostienen los Estados entre sí, y a partir de

Principalmente, porque estas naciones llevan en mente una visión desarrollista para América del Sur, en donde todos los Estados del sur deberían mantener “una perspectiva a largo plazo de carácter estratégico *vis a vis* con terceros Estados, que entienden que el proceso de integración fortalecería la posición de América del Sur en el concierto de las naciones” (Gomes Saraiva 2012, 91). Es decir, un trabajo conjunto en la región les permitiría edificar una identidad común capaz de hacer prevalecer la integración suramericana de forma unánime.

En ese sentido, la infraestructura ha jugado un rol determinante en la construcción de procesos de regionalismo profundos y sistémicos, denominados postliberal y post-hegemónico, logrando establecer una articulación entre los diferentes procesos de producción de las naciones de la región, “en condiciones de una eficiencia mayor que la que puedan alcanzar los Estados por si solos” (Panchana 2012, 43). Paralelamente, un avance en la interdependencia entre los países, condición que según Pastrana y Gehring (2014) es necesaria para concebir que la proximidad geográfica de los Estados se convierta en una auténtica preeminencia para la configuración de una identidad regional, de un “nosotros”, entre las naciones de América del Sur.

No obstante, Brasil en su deseo por liderar a la región suramericana, para posteriormente posicionarse como un actor sur global, ha propiciado que América del Sur genere varias posturas en torno a su liderazgo regional, las mismas que pueden ser complementadas a través de la visión de Soares de Lima (2008), quien siguiendo a Oran Young desarrolla tres tipos básicos de liderazgo (liderazgo intelectual, liderazgo empresarial y liderazgo estructural).

Por consiguiente, la primera postura de Suramérica, sugiere que Brasil no es un líder regional y que no posee las condiciones para serlo, ya que como lo expresa Varas (2008) el ejercicio de liderazgo implica reconocimiento y tutelaje por parte de todos los países suramericanos. No obstante, por disputas de índole doméstica como por falta de apoyo por parte de los doce Estados suramericanos, Brasil no estaría en las condiciones de ser un líder regional, puesto que este no “conservaría la vocación de contribuir con el orden y la estabilidad de la región a través de la gestión de los disensos, al mismo tiempo no poseería la voluntad de liderar a América del Sur” (E. Calderón 2010, 20).

las cuales, con una perspectiva histórica, se puede inferir un determinado patrón de relacionamiento” (Calderón 2011, 3).

A esto se suma, la argumentación impartida por Soares de Lima (2013) al afirmar que la combinación de una proximidad geográfica inevitable con la asimetría del tamaño del país frente a los demás, acabo generando un síndrome de desconfianza entre Brasil y los países de la región, alimentada por las diferencias de idioma, trayectorias sociopolíticas y base cultural. Un reflejo de esta desconfianza mutua es el lugar que ha ocupado América del Sur en las tradiciones de la política exterior brasileña.

Bajo dicho contexto, los países suramericanos, han ampliado su brecha de desconfianza con Brasilia, y en especial con los proyectos de infraestructura que promueve, viendo en estas únicamente ganancias para el país más grande del cono sur, que se aleja de la visión unionista de toda Suramérica.

Razón por la cual, se han generado y puesto en marcha duras y encontradas posiciones de los países miembros de la UNASUR, al dejar la Secretaria General de esta organización en Quito-Ecuador y no en Río de Janeiro, “así como el rechazo de México y Argentina a la aspiración brasileña de una silla permanente en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas” (Varas 2008, 4).

En torno a dicho rechazo, Brasil ha estructurado al interno de su política exterior, dos instrumentos estratégicos que le coadyuven a obtener el reconocimiento de líder por parte de sus vecinos y evitar recelos de un Brasil hegemónico; “el primero ha sido la promoción de la integración sudamericana a través del diálogo político y la negociación; y la segunda, la prevención y resolución pacífica de conflictos inter e intraestatales a través de la mediación” (Morán 2004, 26).

En otras palabras, siguiendo la lógica expuesta por Samuel Huntington, el ascenso de Brasil como líder regional creó incentivos para dos tipos de conductas, dependiendo del poder relativo de sus vecinos. En primer lugar, para países como Argentina, Chile, Colombia, Perú y Venezuela, países fuertes en la región y principales socios comerciales, Brasil desplegó acuerdos paraguas que permitían el aumento de flujos de comercio, inversiones, compra y venta de tecnologías para el área industrial, paralelamente, mediante una presencia activa Brasil inserto la estrategia de “no intervención pero sin indiferencia”, logrando vincular a los Estados a un relación entre democracia, estabilidad política, seguridad regional e integración económica.

Así, dichas naciones tomaron la decisión de alinearse entre sí o con potencias extrarregionales para resguardar su autonomía, descartando en convertirse en “las principales perdedoras ante la eventualidad de una hegemonía económica brasileña y crecientemente vulnerables ante el crecimiento de las capacidades militares de su vecino” (Schenoni 2014, 145).

En segundo lugar, se encuentran los pequeños Estados de la región como: Bolivia, Ecuador, Paraguay y Uruguay, los mismos que históricamente han sido dependientes en materia económica y amenazados por sus vecinos mayores. En dicho contexto, Brasil con el propósito de dejar de lado dicha panorámica, durante la administración de Lula intensificó la actividad diplomática del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la diplomacia presidencial, logrando en su primer año y medio de gobierno visitar más países de los que había visitado su antecesor, consiguiendo firmar innumerables proyectos y acuerdos bilaterales. Así, América del Sur comenzó a vislumbrar al gigante suramericano como un posible protector, aprovechando la oportunidad de “subirse a su carro” (*bandwagon*)⁸ en el nuevo escenario de liderazgo brasileño.

Empero, si bien toda Suramérica resulta importante para el gigante suramericano, la infraestructura física entre Argentina y Brasil y su extensión hacia Chile juega un papel transcendental en su desarrollo y crecimiento, ya que las obras de infraestructura entre dichas naciones son necesarias para aumentar el comercio internacional y fundamentalmente, vincular a los océanos Atlántico y Pacífico con el mundo.

En este sentido, la primera visión de Suramérica frente a un posible liderazgo de Brasilia en la región, se concadena con el liderazgo intelectual planteado por Soares de Lima (2008), el mismo que es definido como la “generación de nuevas ideas y conceptos que producen un capital intelectual capaz de influir en los participantes en una negociación internacional, aunque sea indirectamente. El capital intelectual es importante porque cuando una comunidad relevante cree que son verdaderas, esas ideas se vuelven efectivamente verdaderas” (Soares de Lima 2008, 90).

⁸ *Bandwagon*: hace referencia a todos aquellos que ven “la causa ganadora y triunfalista como la suya propia y, al contrario, ocasiones en que el total convencimiento de una derrota segura provoca un cauce masivo de votos hacia el supuesto perdedor” (Simon 2012, 1).

En consecuencia, Brasil ha producido grandes corrientes de pensamiento que se ven reflejados en las diferentes propuestas de integración como el ALCSA, CSN, IIRSA y UNASUR; las mismas que han tenido gran acogida por parte de los gobiernos Suramericanos, relevando a Brasil como un promotor principal de nuevas iniciativas en la integración.

En este sentido, dichas iniciativas han permitido a Brasil postularse como un potencial líder regional, al ser el principal promotor de procesos de regionalización e integración por medios disidentes a los económicos. Viendo en estos proyectos, el interés de configurar espacios regionales proclives a sus intereses, por lo cual, para el gigante suramericano, resulta indispensable contar con la confianza y apoyo de su vecindario, para lograr desplegar su poderío e influencia, sin que esto implique “una postura orientada a la disuasión por medio de la fuerza, lo cual podría redundar en un incremento de los costos necesarios para establecerse como potencia regional” (Simmonds 2014, 271).

Así, a este tipo de liderazgo, también se le puede sumar el liderazgo a través de la representación planteado por Deciancio (2016), el cual ejemplifica claramente que Brasil por medio de las diferentes cumbres internacionales ha trabajado como un articulador, capaz de representar cada uno de los intereses y dificultades que posee la región.

Es decir, la gran participación de Brasil en COSIPLAN de UNASUR, le ha brindado la oportunidad para acrecentar su participación en la toma de decisiones globales y a su vez, lograr imponer límites a los abusos de las potencias tradicionales, ya que las instituciones regionales les da “la oportunidad de promover actitudes favorables a sus intereses e influir en la elaboración de normas internacionales” (Keohane 1969). Al mismo tiempo, les brinda la oportunidad de llevar la voz cantante en el proceso de toma de decisiones de los países más poderosos, evitando la dominación de los fuertes sobre los débiles.

De este modo, Brasil ha logrado reforzar la buena vecindad y amistad con los países del entorno suramericano; “persistiendo en considerar a los vecinos como amigos y compañeros, y fortalecer la cooperación regional, a través del fomento de la comprensión y confianza mutuas, incrementando la ayuda y el apoyo recíprocos, ampliando y mejorando los resultados” (Ayerbe 2011, 267) tanto económicos como sociales, culturales y políticos de América del Sur.

En otras palabras, gracias a su amplia participación en operaciones de integración física, Brasil ha logrado consensuar que se lleven a cabo proyectos de integración física, no obstante según el Foro Económico Mundial (2012) existe una discrepancia de resultados entre los países de América del Sur, como se puede visualizar en la (tabla 3.1); el mismo que a través de un índice global de competitividad, es capaz de señalar la posición ranking de calidad de los distintos modos de transporte, provisión de energía eléctrica y telecomunicaciones, durante los años 2007-2012, llegando a la conclusión que la posición ranking de toda América del Sur en comparación con Europa, Norte América y Asia, paso de ocupar el puesto 91/100 en 2007 a 88/100 en 2012.

Tabla 3.1. Ranking de la calidad en infraestructura

América del Sur			
Posición en el ranking			
País	2007	2012	Diferencia
Argentina	81	86	-5
Bolivia	118	108	10
Brasil	78	70	8
Chile	31	45	-14
Colombia	86	93	-7
Ecuador	97	90	7
Guayana	106	109	-3
Paraguay	126	123	3
Perú	101	89	12
Surinam	102	79	23
Uruguay	64	49	15
Venezuela	104	120	-16
Promedio América del Sur	91	88	3

Fuente: (Foro Económico Mundial 2012)

Ante esta situación, el gigante suramericano ha hecho uso de un poder inteligente, que se ve evidenciado en la conformación de la Misión para la Estabilización de las Naciones Unidas para Haití (MINUSTAH), lo cual sin duda es un ejemplo de empoderamiento brasileño para lograr articular un poder en escenarios internacionales, aumentando su injerencia en temas de cooperación e integración regional, asumiendo así un rol protagónico estabilizador en el hemisferio, revestido de alta credibilidad.

A partir de ello, Brasil ha intentado equilibrar la visión negativa de Suramérica hacia su nación, a través de una estrategia de confianza, desarrollo y consenso; logrando cumplir con las palabras de Lula da Silva cuanto más juntos estemos más oportunidades tendremos de ser

oídos en el concierto mundial y más oportunidades de salir de una crisis que no hemos provocado; las mismas que se unen a las palabras de Amorim (2010) al argumentar que no es necesario ser rico para ser solidario.

Sin embargo, dicho discurso y estrategias, no apartaría completamente la perspectiva negativa de América del Sur hacia Brasil, ya que según la región este no cuenta con tres ingredientes claves, que según Gratius (2007) son: una política regional activa, capacidad material y estabilidad interna.

En cuanto a la política regional, existe la crítica por parte de Suramérica que Brasilia si bien desarrollo una política regional a puertas abiertas, en la cual las naciones “iban reconociendo afinidades, similitudes e intereses comunes, aun a pesar de tener orígenes disímiles” (Vázquez 2016, 1), esta estrategia no tomaría en cuenta dichos planteamientos, enfocándose únicamente en su modelo “desarrollista” de política regional, “manteniendo cierto proteccionismo y fortaleciendo el mercado interno y el aparato estatal como método para una inserción competitiva en la globalización, y privilegiando el ámbito subregional y la cooperación Sur-Sur en menor escala” (CEPAL 2017, 31).

Subsecuentemente, en términos de capacidad material, el gigante sudamericano ha construido una base fuerte de capacidades materiales y simbólicas; no obstante, Soares de Lima y Hirst (2006) fundamentándose en los argumentos de Krasner, señala que dicha capacidad material, solo puede ser vista desde una activa diplomacia parlamentaria o “meta-poder”. Esto es definido como *system affecting country*, país que dispone de capacidades de poder limitados, pero que tienen un perfil internacional asertivo, en particular en foros multilaterales (Soares de Lima 2008, 174). En estos foros como UNASUR, Brasil opera a partir de la expectativa de poder jugar un rol de mediador entre los países de la región.

Y a partir de ello, lograr alcanzar sus intereses por medio de la infraestructura física, ya que la idea radica en que una mayor infraestructura, genera una mayor inserción en los mercados del sur, lo cual contribuye a mantener la competitividad de las empresas brasileñas, confiriéndoles mejores posiciones en el ámbito global.

Finalmente, en cuanto a estabilidad interna, la región considera que el gigante suramericano posee una deuda social, amenazas a su seguridad nacional y una creciente criminalidad del

narcotráfico, lo que impide tanto su crecimiento interno como su proyección, “Brasil ha sido calificado como un Estado amenazado con altos índices de desigualdad y violencia” (Gratius 2007, 9).

Por lo tanto, los Estados suramericanos consideran que más allá de intentar posicionarse como un líder regional o global por medio de innovadores proyectos de integración como es la infraestructura, primero debería enfocarse en sus problemas domésticos que le han impedido sobrellevar una política estable y duradera.

De esta forma, la primera visión de Suramérica es que sería erróneo sugerir que Brasil pueda ser considerado como un líder en Sudamérica, ya que existiría una aversión por parte del resto de los países a la hora de aceptar dicho rol; principalmente porque lo que para Brasil es ayuda e integración, para Sudamérica podría ser riesgo y sujeción, a esto se suma la cantidad de problemas internos que aún tiene que superar, para posteriormente proyectarse como líder regional y en un futuro un actor global, por lo cual esta visión concluye que hablar de un liderazgo de Brasil en América del Sur es por lo pronto apresurado.

Subsecuentemente, se despliega una visión intermedia o moderada que si bien afirma que Brasil podría llegar a liderar la región, este solo podría hacerlo en algunas áreas como la infraestructura, ya que aún existen falencias que le impiden consolidar totalmente su liderazgo regional.

Así, se concuerda que durante la administración de Lula da Silva, Itamaraty “intensifico su deseo y determinación por convertirse en un líder de Sudamérica” (Soares de Lima y Hirst 2006, 30), específicamente a través de la infraestructura como herramienta de integración y desarrollo regional; sin embargo, como todo proceso de consolidación, este habría oscilado entre avances y retrocesos, específicamente debido a la creciente presencia económica de China en la región, poniendo en peligro su posicionamiento.

Así, dicha visión, se relaciona con el segundo tipo de liderazgo planteado por Soares de Lima, el cual ha sido denominado como liderazgo empresarial, por hacer referencia a ciertas “habilidades de negociación de actores individuales o colectivos, ya sea influyendo en la forma en que los asuntos son presentados en el contexto” (Soares de Lima 2008, 93) de la integración o sugiriendo acuerdos mutuamente aceptables y aparentemente beneficios para

cada una de las partes. Es decir, si bien Brasilia prologa un liderazgo, este únicamente lo hace en la temática de infraestructura, al lograr persuadir a las naciones de Suramérica a invertir en proyectos como IIRSA y COSIPLAN.

Este tipo de liderazgo, se delinea bajo proyectos que resultan beneficiosos para Brasil y sus empresas públicas y privadas ya que como argumenta Tussie (2008) se genera un incremento en sus principales núcleos económicos y amplía la accesibilidad a localidades más distantes situadas en los márgenes del río Amazonas, escenario que representa para Brasil el 58.6% de su territorio, marcando así una “región única y sistémica que, aunque compartida por varias soberanías, es una sola para el mundo por su importancia para el ser humano y para la vida en el planeta” (Krainer y Mora 2011, 201).

Así, las empresas brasileñas ven en la integración física de Suramérica, el escenario perfecto para expandir sus capitales situados en Brasil, “está relacionada con las mayores facilidades encontradas en la región como la proximidad física, los mercados menos oligopólicos, empresas con dificultades financieras con menor poder tecnológico y financiero que las existentes en los países desarrollados” (Franco 2014, 67).

De esta manera, el liderazgo mostrado por Brasil a la hora de persuadir a los países suramericanos que dichos proyectos en infraestructura son rentables tanto económicamente como en aspectos de desarrollo y sociedad, muestra su gran capacidad de gobernanza regional, entendida por Riggiozzi y Tussie (2012) como la reducción del impacto del occidentalismo sobre el funcionamiento de la gobernanza global, enfocándose en los intereses de la política exterior, en las relaciones económicas y en las perspectivas geopolíticas.

Sin embargo, dicho tipo de liderazgo puede ser cuestionado ya que puede caer en la retórica que plantea Zibechi (2010) acerca de si ¿Se trataba de una integración de los pueblos o solo un avance más del capital sobre territorios y poblaciones de Brasil?, lo cual podría generar un alejamiento por parte de los países de la región, al no sentirse identificados en la búsqueda conjunta por un región suramericana fructífera y desarrollada para todos sus integrantes.

Ante dichos cuestionamientos, Itamaraty vende el enfoque efectuado en la administración de Cardoso, sobre el regionalismo sudamericano y la eficacia de construir una integración física poderosa, capaz de “proporcionar un conjunto de plataformas de cooperación

intergubernamental para abordar colectivamente las restricciones exógenas y endógenas en la región” (Palestini y Agostinis 2015, 9).

En efecto, en palabras de Cardoso (2006) los proyectos de infraestructura liderados por Brasil, permiten velar por los intereses de toda la región, ya que al elaborar dichas plataformas, se desarrolla simultáneamente, áreas con potencial para aplicar el efecto *spill over* que acrecienta la agenda de integración regional, incluyendo asuntos polémicos como la integración comercial y la seguridad. Brasil ha logrado ganar grandes compensaciones al ser, “el mayor exportador de productos manufacturados, así como el líder en materia de inversiones extranjeras directas en América del Sur (Pastrana 2012, 35).

Paralelamente, según esta visión, Brasilia actúa como un “actor hegemónico consensual, que tiene como objetivo tomar el liderazgo del bloque y desarrollarlo conjuntamente, buscando intereses universales, hasta el punto en que su preponderancia no sea más necesaria, ya que los Estados lograrán un desarrollo conjunto” (Mytelka y Smith 2002, 1469).

Ante dichas aseveraciones, las intenciones de Brasil en la infraestructura son claras, ya que a través de estas plataformas puede posicionarse a nivel regional como una potencia de influencia creciente, en donde el entorno regional le aparece como un espacio que debe proveerle dos elementos fundamentales para su estabilidad: “seguridad regional, en términos de la no emergencia de amenazas para su seguridad interna; y unas relaciones económicas que le permitan contar con intercambios comerciales saludables y beneficios para su economía interna” (Schenoni 2014, 145). En este sentido, la infraestructura puede significar lealtad de sus vecinos, al promoverse como un líder en la provisión de bienes y servicios de infraestructura.

De este modo, si bien Brasil, posee características que le permiten ser considerado como líder, aún debe trabajar arduamente para lograr conseguir la batuta de temas políticos, financieros, comerciales y sociales; consiguiendo, “ser protagonistas y no meros espectadores en los teatros en los que se deciden las perspectivas de bienestar y prosperidad” (Malamud 2010, 10) para los pueblos suramericanos.

En tercera instancia se hace referencia a una corriente optimista que considera que la región suramericana se encuentra ante un liderazgo pleno de Brasil, ya que mediante su despliegue

de capacidades materiales y la creación y aceptación de organismos regionales como UNASUR, ha logrado posicionarse como un poseedor “de recursos, de voluntad política y de consenso al interior del país para asumir los costos del ejercicio del liderazgo, la imagen de Brasil como líder sudamericano sería aceptada por sus posibles seguidores” (Battaleme y Bonsignore 2010, 29).

Logrando, disponer la ejecución de varias obras de infraestructura como la hidrovía Paraguay-Parana, en tanto aumentaría y afianzaría “el intercambio comercial con los otros países de Mercosur, lo cual, desde una mirada de suma de poder, significaría una mayor penetración de Brasil en el manejo de, por ejemplo, los recursos naturales de los demás países de la región” (Palestini y Agostinis 2015, 9).

En este sentido, la relación positiva de la región se enlaza con el liderazgo estructural, la tercera perspectiva planteada por Soares de Lima, al tener como punto de inferencia el “uso de recursos simbólicos y materiales de poder, en el sentido de garantizar poder en un contexto de interacción específica” (Soares de Lima 2008, 95). Es decir, la autora hace referencia por un lado al liderazgo hegemónico⁹ y por el otro el liderazgo pivote regional.

Ante este tipo de liderazgo, Soares de Lima (2008) discurre en la idea de que Brasil posea una capacidad estructural hegemónica, ya que incurre en problemas internos como es el caso medioambiental, deficiencia en los sectores gubernamentales, control de la población y una carencia en el respeto a los derechos humanos.

Lo cual implica cierta debilidad al momento de generar una imagen de hegemón en la región, por lo cual únicamente se lo puede categorizar como líder regional entendido como “la habilidad de proyectar un set de ideas y principios respecto a la manera adecuada y efectiva del ordenamiento político, lo cual implica poseer la capacidad de producir acciones concertadas y colaboradas por diversos actores y Estados; a diferencia de un hegemón que como argumenta Gramsci (1891-1937) se refiere al dominio de una clase que impone su visión y sus valores a los otros sectores que conforman una comunidad, en este caso, sin precautelar las posibles consecuencias que estas puedan generar en virtud de satisfacer sus intereses nacionales.

⁹ Concepto desarrollado por la teoría de la estabilidad hegemónica.

Es decir, ante esta perspectiva, Brasilia no tendría únicamente liderazgo en temas de infraestructura, sino abarcaría otros aspectos como económicos y políticos, lo cual le permitiría alzar su voz de mando en la región y a su vez, acrecentar su deseo por posicionarse globalmente.

Concadenadamente, al hablar del rol que pudiese imperar Brasil como pivote regional, es un tema bastante amplio ya que como argumenta Mackinder (1904) quien logre posicionarse tanto geográficamente como políticamente y económicamente en el corazón de la región podrá dominar dicho espacio de manera absoluta.

Así, haciendo hincapié en las palabras de Mackinder, Brasil intenta conquistar el *heartland* geográfico de América del Sur, a través de proyectos de infraestructura física, que le permitan adentrarse en nuevas esferas capaces de otorgarle el dominio absoluto de la región suramericana. No obstante, esta es una tarea ardua para Brasil, ya que al plantear Soares de Lima (2008) que para poder posicionarse como pivote regional es necesario hacer coincidir la política doméstica del país líder con la política interna de cada uno de los países de Suramérica. Brasil, tiene que tener la capacidad de ejercer su rol de líder. Esto significa que debe poseer recursos militares, económicos, políticos, ideales y/o administrativos que le permitan persuadir a otros Estados, ya que “el líder debe poder influir efectivamente sobre el comportamiento de sus seguidores” (Schirm 2007, 10).

Así, parafraseando las palabras de Mackinder (1904) quien gobierne América del Sur dominará el *heartland*; quien gobierne el *heartland* dominará el océano Pacífico; quien gobierne el océano Pacífico controlará el mundo.

Para esto, Brasil deberá fortalecer sus capacidades nacionales, mediante la mejora de su poder diplomático y una amplia gama de iniciativas económicas, políticas y de seguridad. En otras palabras, mediante la utilización de un poder inteligente logrará establecer como argumenta Hillary Clinton una gama de herramientas diplomáticas, económicas, militares, políticas, legales y culturales capaces de hacer frente a cualquier situación ya sea de amistad o riesgo. “Con el poder inteligente, la diplomacia será la vanguardia de la política exterior” (Diario El Cronista 2009).

Finalmente, es necesario poner de manifiesto las recientes visiones que Suramérica ha planeado en torno al accionar del gigante suramericano; las mismas que lo han catalogado como un poder intermedio, el cual es definido como “un Estado cuyos líderes consideran que no pueden actuar solos efectivamente, pero que podrían tener un impacto sistémico en un grupo pequeño o a través de una institución internacional” (Keohane 1969, 296). Por lo tanto, el concepto de liderazgo regional exhorta para su refinamiento una definición que se encuentre sujeto a ostentar una capacidad de ganar e influir a los seguidores.

Difiere del concepto de hegemonía porque esta es la capacidad de un Estado poderoso como Estados Unidos de dictar políticas para otros estados. La diferencia es que cuando la literatura se refiere a liderazgo relaciona el concepto con la capacidad de comprometer a otros estados subordinados a que adopten los objetivos del líder regional como propios (Quiliconi 2013, 150).

Así, se puede argumentar que el concepto de poder medio dista del concepto de liderazgo regional, ya que según las relaciones internacionales este último apareció en el momento en que la idea tradicional de poder se estaba redefiniendo en un orden mundial cambiante, pasando de la bipolaridad a la multipolaridad. La aparición de nuevos actores y temas conduce a nuevos tipos de análisis, por lo cual es necesario tomar en cuenta que las naciones pueden asumir “múltiples identidades, ya que defienden su interés nacional en una área, mientras que representan problemas regionales o incluso globales en otro” (Hayes y Allinson 1994, 4).

En suma, si bien existen posturas positivas, medias o negativas sobre el papel ejercido por Brasil en la región, todas llegan a un mismo punto de inflexión al argumentar que Brasilia aún posee varios problemas internos por superar, lo cual dificulta su proyección a nivel regional y global.

3.1.3 Intereses económicos y políticos de Brasil en la integración física de la región; una visión desde el papel de las empresas brasileñas

Partiendo desde el preámbulo histórico que Brasil nació grande tanto cualitativamente como cuantitativamente, Potestá (2014) subraya que el gigante suramericano surge como un Estado-nación con un ferviente deseo de convertirse en un líder regional, no obstante, dicho anhelo no se gestó recientemente, sino que se remonta al siglo XIX e incluso cuando era parte del imperio portugués, por lo cual durante los últimos años, con el propósito de estructurar su

camino hacia el liderazgo ha desarrollado diversos planes, proyectos y programas capaces de engrandecer su papel en América Sur.

Así, para Raúl Zibechi (2012) la integración física sudamericana es una estrategia que Brasil utiliza para convertirse en un líder regional; utilizando como argumenta Palestini y Agostinis (2015) a la IIRSA y al COSIPLAN de UNASUR como táctica destinada a reequilibrar la integración de América del Sur ante la inestabilidad del MERCOSUR y la ausencia de medios de conexión físicos en la región; de este modo, los doce países del sur, bajo el liderazgo de Brasil, han reconocido que la falta de una infraestructura adecuada, ha marcado una barrera significativa para el proceso de integración, crecimiento y desarrollo económico, político y social del subcontinente americano.

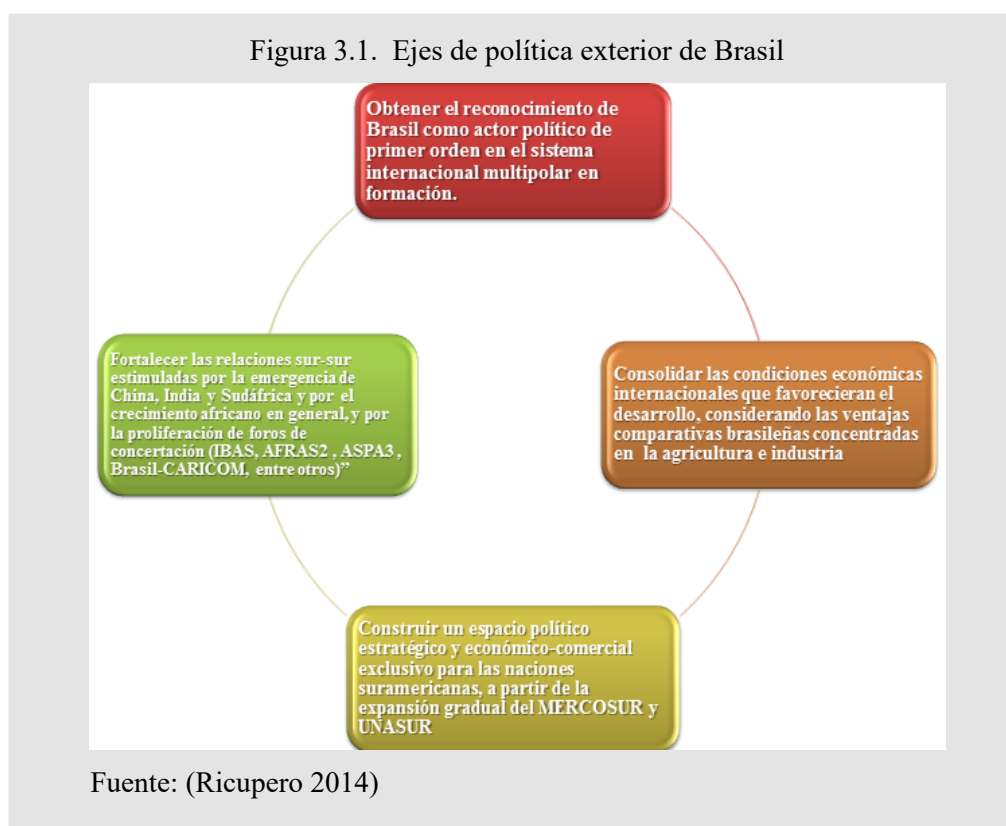
En efecto, con el objetivo de superar el déficit de infraestructura, para ampliar la dinámica de la integración regional, Suramérica ha plasmado medidas y prácticas de liberalización y desregulación que fomenten la competitividad conjunta y una mejor inserción regional e internacional de los Estados participantes del proyecto de integración del COSIPLAN.

No obstante, dentro de este proceso, infieren visiones y estrategias propias de cada nación, de acuerdo a cada uno de sus movimientos estratégicos dentro del tablero regional, así por ejemplo, Brasil posee altos intereses nacionales de índole económica y política que giran en torno al crecimiento de sus empresas y posicionamiento como líder del subcontinente americano.

Principalmente, porque Brasil vive un profundo cambio en su inserción en la economía y la política global. “Nunca antes en la historia de este país se produjo, exportó e invirtió tanto, en especial fuera de fronteras, desarrollando las empresas transnacionales de origen brasileño. Nunca antes la política externa brasileña fue tan independiente, en base a la explotación de los recursos económicos de América Latina y en la disputa de mercados y de espacios de inversiones en África. Nunca antes Brasil fue tan participativo, al punto que grandes capitalistas apoyan las políticas compensatorias de “izquierda”. Nunca antes Brasil fue tan imperialista” (Bernardo 2014).

En este contexto, al analizar los intereses tanto económicos como políticos de Brasil, se retoma las palabras de Ricúpero ex Ministro de Relaciones Exteriores de Brasil, al argumentar

que los intereses brasileños en la integración física de América del Sur se delinean dentro de cuatro ejes (figura 3.1) de la política exterior brasileña, establecidos de la siguiente manera:



En este sentido, los intereses económicos y políticos de Brasil se delinean bajo la perspectiva de identidad nacional, así “los intereses presuponen a las identidades porque un actor, en este caso el Estado, no puede saber qué es lo que quiere sin saber quién es” (Wendt 1999, 231).

En consecuencia, los intereses económicos de Brasil, no solo se extienden a nivel gubernamental, al intentar ampliar alianzas y vínculos suramericanos, sino también al rol que ejercen las empresas nacionales al estar interesadas en abrir conexiones físicas que permitan llegar a “los diversos Estados suramericanos del océano Pacífico, como forma de encarar desde allí los envíos hacia oriente” (Nerys 2010, 207).

De este modo, el desarrollo de la infraestructura física es imperante en el devenir de las empresas brasileñas, ya que estas fomentan una integración productiva, capaz de aprovechar los recursos disponibles en la región en su proceso de acumulación; así, empresas como Norberto Odebrecht e Andrade Gutierrez representan el peso que la construcción civil tiene en la estrategia gubernamental de inversiones prioritarias. Eso ocurre porque “la llamada cadena de la construcción civil está formada por los sectores de cemento, metalúrgico, siderúrgico y

extracción mineral, todo ramos en los cuales la intervención del poder público está orientada a la promoción de una mayor internacionalización” (Franco 2014, 74).

A esto se suma, los argumentos impartidos por Palestini y Agostinis (2015) quienes consideran que los principales intereses en la infraestructura física suramericana recaen en la capacidad de producir un efecto *spill over*; comenzando desde una integración física, para continuar con cuestiones más polémicas como la integración comercial y la seguridad regional.

Así, Brasil en su afán por conseguir dichos intereses, se presenta ante la región como un nodo geoeconómico estratégico, definido por Scholvin y Malamud (2014) como un núcleo geográfico de redes económicas, donde sus empresas nacionales son las más favorecidas ya que el gigante suramericano es uno de los mayores socios comerciales de Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay y los países andinos como Venezuela, que se están convirtiendo cada vez más atractivos para las empresas brasileñas.

Para cumplir con dicho objetivo, el gobierno brasileño objetiva disminuir el desequilibrio en “la Balanza de Pagos, aumentar el IED, el comercio regional y la integración de las cadenas productiva con Sudamérica de modo que la producción de Brasil adquiera escala para aprovechar las oportunidades económicas en mercados regionales e globales” (Franco 2014).

En efecto, los intereses económicos brasileños se enfocan principalmente en sus empresas nacionales y sus alianzas con transnacionales, por ejemplo “Río Tinto”, una de las tres mayores transnacionales de la minería, que explota importantísimos yacimientos de mineral de hierro en la ciudad brasileña de Corumbá, posee un gran interés por que se amplifiquen de manera acelerada vías de conexión física, principalmente la Hidrovía Paraguay-Paraná para el despliegue de convoyes de barcazas y construir “un depósito en el departamento de Soriano, Uruguay, sobre el río Uruguay, para desde allí exportar fuera de América del Sur hasta 20 millones de toneladas de mineral por año e importar carbón vegetal para una planta siderúrgica propia en Corumbá” (CEPAL 2015, 65).

Conjuntamente, se destaca el interés brasileño por ampliar su proyecto de empresas agrícolas nacionales de soja Cargill, Bunge, Archer Daniels Midland (ADM) y Louis Dreifus (LDA),

que en el periodo de 2006-2007, “produjo 58 millones de toneladas de soja, la mitad de la creciente producción de todo el subcontinente” (Almeida 2009).

Paralelamente, el 28 de enero de 2007, días después de haber iniciado el segundo mandato de Lula, se lanzó el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC), “un programa de inversiones para cuatro años por un total de \$503.000 millones de dólares, en ese momento un 23% del PIB” (Zibechi 2012, 151). Las principales inversiones se encontraban enfocadas al sector de la infraestructura e integración suramericana, ya que dentro de sus intereses se encontraban el crecimiento y desarrollo de las empresas nacionales de construcción como Odebrecht, Camargo, Correa, entre otras; las cuales durante los últimos años se han tornado en grandes polos de crecimiento debido a su dinamismo y diversificación.

Han estado presentes en la construcción de grandes obras de infraestructura como carreteras, aeropuertos, hidroeléctricas, terminales multimodales y otros tipos de obras públicas contratadas ya sea por los gobiernos de la región o bien por organismos regionales como la UNASUR.

Así, dichas empresas permitieron afianzar los intereses económicos brasileños a través de la bonanza económica vivida por América Latina durante el *boom de los commodities*, que llevó a casi todas las naciones suramericanas a expandir la cartera de proyectos del COSIPLAN, considerados clave para la integración y crecimiento de Suramérica, en particular en el ámbito energético, telecomunicaciones y transporte.

Concretamente, el sector de construcción brasileño según estadísticas mostradas por el Espectador de Colombia (2017) refleja que durante el año 2013, dicho “sector representó el 5,4% del PIB del país (creciendo a tasas incluso superiores que el conjunto de la economía), creando aproximadamente 3,26 millones de empleos ese mismo año”. Simultáneamente, gracias a las empresas constructoras, se ha empleado una cadena productiva enfocada a la industria y el comercio de materiales de construcción, un área de servicios y un área de producción de máquinas y equipos que de manera unánime, son uno de los polos más dinámicos de la economía nacional.

Por lo tanto, la Cámara Brasileña de la Industria de la Construcción (CBIC), señala que el sector de infraestructura, a través de sus empresas nacionales representa un total de 410 653

funcionarios y una renta anual bruta de R\$65 760 407. Como se puede evidenciar en la (tabla 3.2) que muestra las cinco primeras empresas que dominan el sector de infraestructura; concentrando poco más del 40% del total de rendimientos brutos sobre un universo de más de 223 000 emprendimientos registrados nacionalmente en dicha cadena productiva.

Tabla 3.2. Las cinco principales empresas de la construcción en Brasil

N.º	Empresa	UF*	Rendimientos brutos (Millardos de reales)		Contratos públicos	Contratos privados	Total de empleados	
			Valores	%**			Cantidad	%**
1	Norberto Odebrecht	RJ	9 741 527	14,81	31	42	139 115	33,87
2	Camargo Corrêa	SP	5 041 473	7,66	55	45	25 152	6,12
3	Andrade Gutiérrez	MG	4 599 534	6,99	67	33	13 594	3,31
4	Queiroz & Galvão	RJ	3 932 664	5,98	58	42	16 430	4
5	OAS	SP	3 925 432	5,96	30	70	66 504	16,19
Total			27 240 630	41,4	Total		260 795	63,49

Fuente: (El Espectador 2017)

Bajo esta panorámica, dichas empresas han sido participes principales de la integración física de Suramérica, en conjunto con el BNDES; según declaraciones de Schutte y Guido Mantega, ex presidentes del BNDES, explican que la estrategia del crecimiento económico de Brasil por medio de este sector, consistía en permitir que el BNDES “otorgara préstamos a gobiernos extranjeros principalmente para la contratación de grandes contratistas nacionales y servicios de ingeniería como Odebrecht, Camargo Corrêa y Andrade Gutiérrez en la medida en que al menos el 35% del monto desembolsado fuera pertenencia del banco” (Arteaga y Salazar 2016, 16)

Además, cabe destacar que el gobierno brasileño empleó grandes cantidades de subsidios al financiar las obras de infraestructura de sus vecinos, con una tasa de interés del “11,7%, mientras el BNDES lo prestó con una tasa de 6%. En este sentido, “el banco hizo los préstamos más baratos para sus contratistas, lo que fue permitido por los subsidios del gobierno brasileño” (Cipoletta 2015, 23)

De esta manera, los intereses económicos propulsados por Brasil en el desarrollo de la infraestructura física, le ha permitido enfrentar con madurez los desafíos externos, poniendo

en práctica dos principios que orientan su acción en el exterior: el multilateralismo recíproco¹⁰ y la internacionalización económica¹¹, ya que como Cervo (2010) argumenta, el gigante suramericano es un jugador audaz que ha retomado la planeación estratégica y que ha decidido apoyar y legitimar las iniciativas de los actores económicos y sociales, en los cuales ha delegado responsabilidades, para lograr detentar una posición jerárquica específica en el sistema regional.

Subsecuentemente, los intereses políticos de Brasil, recae en la importancia de compartir una frontera común con diez de los doce estados del área, “lo que implica necesariamente cooperar para asegurar la buena gestión de la cuenca del Plata o del Amazonas, dos zonas sensibles cuya soberanía comparten varias naciones” (Turcotte 2008, 3). Exactamente, los intereses políticos de Brasil en la integración física de América del Sur durante los gobiernos de Lula y Dilma recaen en el intento de “buscar la modificación del sistema de poder global que todavía refleja la relación de fuerzas que hubo de consolidarse en el mundo de posguerra” (Rojas 2013, 5).

Asimismo, reforzar la institucionalidad de la región, ya que a largo plazo dicha institucionalidad lo convierte en un protagonista de foros regionales e internacionales como UNASUR. Ello guarda estrecha relación con sus pretensiones de líder regional, puesto que al utilizar dicha institución, Brasil logra proyectarse regional e internacionalmente, además de poner en práctica su categoría de poder inteligente para combinar exitosamente “el crecimiento de su capacidad militar como forma de coacción con la capacidad discursiva, consensual y de atracción” (Hernández 2015, 37).

¹⁰ El multilateralismo recíproco presupone la existencia de normas que regulen las relaciones interestatales, para que no se reafirmen las asimetrías de poder a favor de las grandes potencias; y, por otro, que en el proceso de formulación de tales normas no se favorezcan los intereses de unos Estados en perjuicio de otros. El multilateralismo recíproco en la política exterior de Brasil se evidencia, por ejemplo, en las posiciones que ha asumido y defendido en favor de los Estados del sur en escenarios como UNASUR (Cervo 2010, 12-20).

¹¹ La internacionalización de la economía brasileña, dicho proceso ha conducido a que las empresas se hayan convertido en parte de la estrategia externa del país. Sus inversiones más allá de las fronteras nacionales, comenzando por los vecinos suramericanos, involucran a más de mil compañías, en las que se encuentran medianas empresas y grandes consorcios. Dicho proceso ha sido posible, en parte, por las alianzas con Estados de otras regiones, siempre dándole prioridad al sur, de acuerdo con su consigna de “relaciones a lo largo del mismo eje”, que se han concretado en mecanismos de cooperación y redes de poder (Cervo 2010, 23-31 y Nolte 2012, 35).

Es decir, desde los intereses políticos brasileños, la integración regional abre nuevos horizontes, dejando de lado los pasados esquemas de escisión, donde cada país actuaba independientemente como el único aglutinador en los intereses estadounidenses.

Así, los intereses políticos brasileños, han tomado las bases de los intereses económicos para fomentar una “visión de integración política propiciada por el multilateralismo propositivo y la interdependencia económica” (Cervo 2010, 8). Dejando en evidencia que los intereses políticos brasileños en la integración física suramericana, se centran en ejercer un liderazgo regional, para lo cual el gigante suramericano debe cumplir con características como: “formar parte de una región geográfica delimitada; tener la capacidad para enfrentarse a cualquier coalición de otros Estados en la región; ejercer una gran influencia sobre los asuntos regionales; y capacidad para actuar como jugador global en el escenario internacional” (Nolte 2010, 30).

En torno a dichos parámetros, Brasil busca a través de los medios políticos secundar el concepto formulado por el ex presidente Enrique Cardoso sobre la globalización asimétrica, entendida como un nuevo “modelo de integración interdependiente con el sistema internacional. Ello le permitiría a Brasil desligarse de viejos mecanismos de integración dependiente y transitar la senda que otros países ya habían transitado hacia la búsqueda de su propio destino” (Martín 2013, 54).

Razón por la cual, la discusión puede soslayarse en que la política exterior utilizada por Lula y Rouseff ha descansado en una lógica orientada hacia el desarrollo y su objetivo de reducir la vulnerabilidad nacional y aumentar la autonomía en la formulación de las políticas industriales y financieras. Otra constante ha sido su interés en el crecimiento y fortalecimiento de “un sistema internacional multipolar, como vía para mejorar las capacidades de intervención de los países del hemisferio sur, pero también para abrir espacios en el escenario internacional de los cuales aprovecharse para construir su dominio en el ámbito político” (Martín 2013, 54).

Consecuentemente, a través de COSIPLAN de UNASUR, Brasil posee un interés de integración política regional, ya que por medio de la promoción de la paz, seguridad y democracia entre sus vecinos, Brasilia pretende influir de “manera estabilizadora en aquellos países que se enfrentan a constantes problemas políticos” (De Sousa 2007). De esta manera,

Brasil utiliza las estructuras de gobernanza regional como herramientas para fortalecer su influencia sobre la región, tal y como lo argumentan Flandes y Radseck (2012), quienes establecen que estas estructuras pueden constituirse en una dimensión de poder como “instrumentos de dominación y de promoción de los intereses del Estado dominante a través de su capacidad de estipular la agenda (Flandes y Radseck 2012, 217).

Concadenadamente, otros intereses de Brasil en la integración física suramericana hacen referencia a la reorganización de sus fuerzas armadas y lo que se denominan intereses prioritarios, ya que como argumenta Schirm (2005) para que un nación sea líder dentro de una región debe poseer recursos económicos, militares políticos, ideales y/o administrativos que le permiten persuadir a otros Estados.

Así, Brasil, en su pretensión de constituir una imagen de líder político y económico en la región, ha estructurado estrategias, enfocadas a conformar su propia zona de influencia, “encabezando procesos de integración en el espacio suramericano, impulsando la creación de instituciones que regulen los asuntos regionales sin que intervengan los Estados Unidos, con el propósito de afianzarse como potencia líder en el ámbito regional” (Pastrana, Jost y Flandes 2012, 103).

Así, para cumplir con sus intereses tanto políticos como económicos ha planteado una estrategia enfocada en tres niveles:

En primer lugar, Brasil busca convertirse en un polo en Suramérica que logre el desarrollo colectivo y no perjudique a la región. En segundo lugar, para crear una base económica firme para el “bloque suramericano”, Brasil le apunta a fortalecer la infraestructura regional, de transporte y de comunicaciones, además de estimular financieramente los proyectos de integración energética. En tercera instancia, Brasil ha encontrado en el sector de la defensa un vehículo para fortalecer la confianza y la comprensión política en medio de las diferencias ideológicas y las asimetrías promoviendo instrumentos de intercambio bilateral y medidas de fomento de la confianza para reducir las incertidumbres y ansiedades de los otros actores, debido a su creciente presupuesto militar (Pastrana, Jost y Flandes 2012, 103).

De tal manera, los intereses políticos y económicos de Brasil en la región suramericana, apuntan a una cuestión central: la denominación de Brasilia como líder regional y su

crecimiento exponencial en términos económicos, ya que gracias a la edificación de infraestructura el gigante suramericano por medio de sus empresas nacionales logrará afianzar nuevas formas y destinos de comercio intrarregional, asegurando salidas para el Pacífico y el resto del mundo. La diplomacia brasileña, concentrada por largo tiempo en el Mercosur y posteriormente en la UNASUR, ha trazado nuevas estrategias capaces de reaccionar de manera más activa frente a los nuevos desafíos del contexto regional.

3.1.4 Limitaciones y fortalezas de Brasil para ejercer su liderazgo en el subcontinente americano

Actualmente, hablar de Brasil, es referirse al Gigante de América del Sur, debido a su amplia superficie de 8.511.965 km², lo que lo posiciona como el quinto país más grande del mundo, con una población de 207.012.000 habitantes y un peso económico importante; permitiéndole posicionarse como un líder regional, pero con grandes desafíos por superar.

Así, se puede entender a Brasil como un jugador regional con “recursos materiales, una política proactiva y comprometida con la democracia, una vocación multilateral, un perfil mediador y una política exterior geométrica variable” (Cardona y Giraldo 2014, 34).

Es decir, Brasil representa un modelo sur de inserción internacional que no pretende desafiar del sistema internacional vigente sino poder mejorar su posición primero a nivel regional y luego a nivel internacional; de este modo, Cardona y Giraldo (2014) sostienen que Brasil nunca se ha detenido, en su afán por construir una Suramérica más equitativa y desarrollada, contando siempre con la participación de las doce naciones sudamericanas, por lo que se ha perfilado en los últimos años como un líder de los países del sur, capaz de promulgar ideas sediciosas para integrar a la Abya Yala.

Empero, para el cumplimiento de dicho objetivo, el gigante suramericano ha atravesado por una serie de caminos tortuosos, partiendo desde su lóbrego pasado correspondiente a su histórico desarrolló a espaldas del resto de Sudamérica.

Provocando que las naciones suramericanas creen un escenario lleno de desconfianza e incomprensión para la República Federativa de Brasil, ya que este no sólo era considerado como un país muy diferente en cuanto a “cultura, sistema sociopolítico y trayectoria histórica, sino que también era considerado bélico, debido a su participación en varios conflictos

durante el siglo XIX, contribuyendo a la sospecha sobre un creciente imperialismo brasileño en la región” (Mato 2005, 48).

Pero no sería hasta las estrategias impartidas por el general João Figueiredo en 1979, que las relaciones entre Brasil y sus vecinos comenzaron a mejorar, a través de una agenda integracionista; sin embargo, “no lo realizó en un marco latinoamericano, sino mediante un concepto innovador, el de Sudamérica” (Sacchetti y Belardo 2015, 12).

Así, una de las fortalezas brasileñas, sería que la región suramericana supere su síndrome colonial, marcado severamente en América del Sur, debido a su “desmedro de los lazos horizontales entre países de una misma región” (Soares de Lima 2013, 34). Aspecto que el regionalismo abierto no logró solventar, ni con el gran auspicio de vínculos comerciales intrarregionales; sin embargo, el regionalismo postliberal y post hegemónico con su visión más determinista en áreas no tradicionales como la infraestructura ha logrado disminuir barreras y unión entre las naciones suramericanas; siempre bajo el respaldo de la República de Brasil que constantemente alude a que una “región integrada tiene mucho más peso en la política mundial del que tendría aisladamente cada uno de los países que la integran” (Soares de Lima 2013, 35).

De esta manera, una segunda fortaleza del gigante de América del Sur, ha sido convertirse en la fuerza impulsora de varios “grupos diplomáticos sudamericanos que por definición geográfica tienen los mismos intereses en la región” (Pastrana, Jost y Flandes 2012, 234) logrando implantar nuevas percepciones integracionistas, que dejan de lado su lobreguez histórica e implanten una confianza más austera entre sus vecinos y fortalezcan su liderazgo, ya que en palabras de Lula da Silva “la integración suramericana solamente tendrá sentido cuando sea abrazada por todos nuestros ciudadanos y cuando sea entendida en su dimensión humana y solidaria, contribuyendo a erradicar las grandes plagas de nuestro continente: la pobreza y la exclusión social” (BBC Mundo 2017)

Es así como, Brasil a partir de tres conceptos claves de su política exterior: universalismo, autonomía y pragmatismo, ha logrado su gran transformación en la arena regional e

internacional, ya que a través del universalismo, intenta una transformación de “*global trader*”¹² a un “*global player*”¹³.

Consecuentemente, la idea de autonomía apunta a la ampliación de los márgenes de maniobra en los escenarios regionales y globales, es decir, la autonomía permite crear una plataforma más amplia para sumar poder en las negociaciones internacionales encaradas por Brasil. Por ello, “autonomía por la diversificación” implantada en el gobierno de Lula da Silva, se logró una intensa actuación en diversas organizaciones internacionales, que han hecho del gigante suramericano un actor reconocido en la región sudamericana.

Con respecto al pragmatismo, Brasil tiene una amplia capacidad para lograr alianzas, ya que como argumenta Sardemberg (1987) la política internacional no es un contrato de adhesión, sino un campo permanente de negociación y adaptación recíproca de posiciones, sumado a las declaraciones de Lula da Silva “Nunca tuve un trauma por haber cambiado de postura porque veo la política con un gran pragmatismo. En política se hace lo que se puede hacer. En el discurso uno puede decir lo que quiere, pero en el momento de ejecutar, el límite es lo posible” (Diario La Nación 2009).

En este contexto, aparentemente todo es positivo para Brasil, debido a sus recursos, capacidades económicas, comerciales, geográficas y población, no obstante, la corrupción, la desigualdad son asignaturas pendientes que impiden su total posicionamiento como líder de América del Sur. Razón por la cual, Simmonds (2014) argumenta que Brasilia es un país rico, pero con grandes desigualdades internas, de ingreso y de acceso a la educación y cultura. A su vez, el gigante suramericano, experimenta tres grandes vulnerabilidades externas:

1. Militar, porque su aparato de defensa es aún insuficiente para el tamaño del territorio; de la población y del mar territorial;
2. Económica, por la dependencia relativa al ingreso de capital extranjero; y finalmente
3. Tecnológica, por el rezago visible en esta materia frente a las primeras economías del mundo (Simmonds 2014)

¹² *Global trader*: un país que tiene un intercambio comercial con muchos países. (Organisation for Economic Cooperation and Development 2015)

¹³ *Global player*: un Estado que aspira a lograr una inserción global con políticas exteriores globales. (Organisation for Economic Cooperation and Development 2015)

Dichas falencias, fueron concertadas por Torres (2017) al argumentar que Brasil tiene una balanza negativa de más de US 10 000 000 millones en el sector agrícola, importando insumos principalmente de países extra-regionales, aunque hay grandes reservas de urea, fosfato y potasio en la propia región. Razón por la cual, durante el año 2015, el PIB del gigante suramericano se contrajo al 3.8%, siendo la mayor recesión y desempeño que ha sufrido a nivel regional después de Venezuela y del club de los BRICS.

A esto se suma, su bajo índice de aprobación por parte de la región al mostrar una negatividad por asumir los costos de la integración. Por ejemplo, no apoya a los miembros más pequeños a través de pagos a fondos estructurales. Si bien es cierto que condonó “las deudas de Bolivia (US\$ 50 millones) y de Paraguay (US\$ 1.000 millones) en años recientes, los vecinos más pequeños le reclaman que abra el mercado de sus consumidores a los productos de dichos países” (Pastrana 2012, 35) y el gigante suramericano no lo hace manteniendo altos grados de protección a sus industrias.

Paralelamente, la crisis política mantenida como resultado de las protestas contra el gobierno de Rousseff, que terminó con su destitución y los problemas de corrupción que se ha visto inmerso el ex presidente Lula da Silva, provocó una desestabilización a la visión del gigante suramericano ante sus vecinos.

Por lo cual, Dutra (2017) y Salazar (2017) llegaron a la conclusión de que Brasil actualmente atraviesa un camino sinuoso lleno de problemas internos, ya que existe una marcada división entre la élite empresarial que busca una mayor integración con Estados Unidos, mientras por otro lado existe la parte que mira a la región como la solución a sus problema, por lo que tendrá que pasar varios años más para que Brasil logre posicionarse como un actor relevante en Suramérica; hasta mientras se espera la legitimación de un nuevo gobierno en 2018, capaz de reconstruir el modelo utilizado durante el 2010 y que le proporcione un crecimiento del 7.5%, mediante el aumento del consumo de las familias.

En este sentido, para evitar dichos cuestionamientos, Itamaraty vende el enfoque efectuado en la administración de Lula y Rousseff, sobre el regionalismo sudamericano y la eficacia de construir una integración física poderosa, capaz de “proporcionar un conjunto de plataformas de cooperación intergubernamental para abordar colectivamente las restricciones exógenas y endógenas en la región” (Palestini y Agostinis 2015, 9).

Por lo cual, hasta la actualidad ha ejercido un gran papel en la región, al lograr ganar grandes compensaciones como ser “el mayor exportador de productos manufacturados, así como el líder en materia de inversiones extranjeras directas en América del Sur” (Pastrana 2012, 35). Sumándose la majestuosa estrategia de persuasión a sus vecinos por ampliar los proyectos de integración física, guiados e inspirados en la propia imagen y semejanza de la experiencia brasileña “*Avança*”, proyecto que tuvo como objetivo integrar mejor las 27 unidades federales del territorio continental de Brasil. De manera tal que dicho programa ha sido fuente de inspiración para superar “las barreras geográficas y las disparidades para liberar el enorme potencial económico de la región, mediante el desarrollo sinérgico transfronterizo de los transportes, la energía y las telecomunicaciones” (Palestini y Agostinis 2015, 9).

Estrategia que se ha venido desplegando cada vez en mayor proporción, principalmente porque los miembros del gobierno brasileño “entendieron que para adquirir un voz fuerte en los problemas regionales y globales, estos deben construir alianzas y coaliciones que les permita hacer presión a las tradicionales instituciones internacionales” (Riggirozzi y Tussie 2012, 54). Permitiéndole, así proyectarse como un actor relevante en la configuración del sistema internacional, logrando aumentar su capacidad de negociación y obstaculizando el unilateralismo de las grandes potencias.

3.1.5 Conclusiones

En conclusión, durante el recorrido y análisis realizado a la infraestructura, se logró descubrir que las construcciones físicas son capaces de controlar e incidir en las acciones de los Estados, ya que representan relaciones de poder, razón por la cual, al buscar respuestas a la pregunta ¿Qué tipo de liderazgo ha desempeñado Brasil en la integración física de América del Sur? se evidenció que Brasil durante los mandatos de Lula da Silva y Dilma Rousseff, ejerció un rol fundamental entre las naciones suramericanas.

Así, se registró que Brasil a través del MERCOSUR ha intentado ampliar su dimensión económica, mientras que por medio de la UNASUR ha ambicionado expandir su nivel político y de seguridad, encontrándose en una disyuntiva sobre cómo conciliar simultáneamente dos roles: el de líder regional y el de actor global, para lo cual, ha hecho uso de un poder inteligente, que le ha permitido fomentar y establecer mayores alianzas, asociaciones e instituciones, capaces de ampliar su influencia en el accionar regional,

principalmente debido a “que ser un líder regional es un requisito previo para tener un protagonismo internacional” (Pinheiro y Gaio 2016, 5).

De esta manera, Brasil durante los periodos presidenciales de Lula y Dilma, establecieron a la infraestructura como la base para lograr desempeñar su liderazgo regional y sur global, rompiendo con la retórica de seguir a los países desarrollados del norte; así, logró convertirse en el hilo conductor de alternativas para dotar a los países suramericanos de capacidad de injerencia en el ámbito mundial, instaurando las condiciones necesarias para promover sus intereses nacionales y consumir políticas en torno a un modelo de desarrollo, ya que Suramérica, es el principal destino para los productos brasileños.

En este contexto, y para profundizar el análisis sobre Brasil en la región, se empleó los modelos de liderazgo ejecutados por Van Langenhove (2016). El primer modelo, denominado liderazgo regional de un Estado sobre otros Estados, y un segundo modelo sobre el liderazgo regional de un Estado sobre una organización regional.

A partir de ellos, se pudo constatar que Brasil se encuentra inserto en un liderazgo consensual, que va más allá de un poderío militar o económico, buscando establecer un consenso entre los Estados, por medio de instituciones como UNASUR, para lograr persuadir a sus vecinos sobre los beneficios de su liderazgo y su proyecto de infraestructura regional.

Principalmente por que el liderazgo consensual permite establecer una serie de cambios en la naturaleza de las relaciones regionales que en parte están conectadas con los intereses del Estado líder, en este caso Brasil. Así, Brasil al utilizar a UNASUR como un medio para su posicionamiento de líder regional, esta institución puede representar una nueva identidad suramericana bajo el liderazgo de Brasil o un diseño geopolítico brasileño para promover sus pretensiones regionales y globales.

Lo cierto es, que a través de UNASUR, el gigante suramericano ha venido trabajando arduamente para lograr cumplir con los requisitos de un líder. Durante el gobierno de Lula, se adoptó una política de “autonomía por diversificación”, enfocándose en ampliar el abanico de relaciones exteriores, por lo que para el año 2011, Brasil se había convertido en uno de los doce países del mundo que mantienen relaciones diplomáticas con todos los demás miembros de la ONU.

Paralelamente, mediante la estrategia de círculos concéntricos y presidente canciller, Lula logró implantar en la región la idea de que infraestructura es una herramienta clave para el desarrollo de las naciones. El liderazgo durante su presidencia, se entendía como un papel de prominencia dentro de la región hacia el objetivo común del desarrollo.

Por su parte, la presidencia de Dilma, representó un cambio en la política exterior de Brasilia, esta dependería menos del liderazgo presidencial y más de las capacidades estructurales del país, por lo cual, los temas referentes a la infraestructura, no fueron dejados de lado, se partió desde los avances realizados por Lula, para aseverar que los grandes proyectos en infraestructura, son importantes dentro del desarrollo y crecimiento de la región. No obstante, estos proyectos al poco tiempo, mostraron una falta de proactividad para ir más allá de las ideas de integración.

Solamente, sirvieron para intentar restaurar el crecimiento de la economía de Brasil y aumentar la popularidad de la jefa de Estado, afectada por la alta inflación, la subida del desempleo y los múltiples escándalos de corrupción.

De esta forma, se deja en evidencia que los gobiernos de Lula y Dilma pueden ser catalogados como mandatos desarrollistas, que si bien manejaron el Estado desde diferentes posiciones, ambos abordaron a la región desde una visión propiamente heterodoxa, en donde la infraestructura tuvo diferentes enfoques de acuerdo a sus planes de gobierno.

En este sentido, el liderazgo brasileño ejercido en dichos gobiernos, propiciaron que América del Sur desplegué varias visiones sobre su accionar. La primera de ellas, hace referencia a que Brasil no es un líder regional y que no posee las condiciones para serlo, puesto que este no conservaría la vocación de contribuir con el orden y la estabilidad de la región y tampoco poseería la voluntad de liderar a América del Sur.

En este sentido, Brasil para cumplir con su anhelo en convertirse líder regional y eliminar dicha perspectiva negativa, creó incentivos bajo la estrategia de *bandwagon*, así, estableció acuerdos paraguas capaces de incrementar flujos de comercio e inversiones, a esto se suma también, que Brasil hizo uso de un liderazgo intelectual, por medio de la generación de nuevas ideas y conceptos que se ven reflejados en IIRSA y COSIPLAN.

A pesar de dichas ideas, de integración por medio de instituciones regionales, lo que para Brasil es ayuda e integración, para Sudamérica representa riesgo y sujeción, lo cual sumado a la cantidad de problemas internos que aún tiene Brasilia que superar, ha impedido cambiar la perspectiva negativa hacia el gigante suramericano.

Sin embargo, también se descubrió que existe una visión intermedia o moderada que si bien afirma que Brasil podría llegar a liderar la región, este solo podría hacerlo en algunas áreas como la infraestructura. Ante esta idea, se despliega un liderazgo empresarial, que vela por el crecimiento y desarrollo de las empresas nacionales brasileñas, por lo cual Brasil ha delineado bajo la infraestructura proyectos que le resultan beneficiosos, bajo la modalidad de influencia y persuasión hacia sus vecinos.

De esta manera, las empresas brasileñas ven en América del Sur el escenario perfecto para expandir sus capitales situados en Brasil, ya que los mercados suramericanos son menos oligopólicos, las empresas existentes poseen dificultades financieras con menor poder tecnológico y financiero, lo cual resulta una ventaja para su crecimiento, pero a su vez surge un cuestionamiento en torno a si ¿Se trata de una integración de los pueblos o solo un avance más del capital sobre territorios y poblaciones de Brasil?, lo cual nuevamente lleva a replantearse la primera posición negativa de la región hacia Brasilia.

Por lo cual, Brasil consiente de esa postura, a través de un poder inteligente ha logrado encaminar a los Estados a que continúen con el proceso de integración física suramericana, ya que a partir de esta área, se puede implementar la estrategia *spill over*, acrecentando la agenda de integración regional, incluyendo asuntos polémicos como la integración comercial y la seguridad.

Así, surge la tercera visión optimista que concuerda en que la región suramericana se encuentra ante un liderazgo pleno de Brasil, ya que mediante su despliegue de capacidades materiales y la creación y aceptación de organismos regionales como UNASUR, ha logrado posicionarse como un poseedor de recursos, de voluntad política y de consenso al interior del país para asumir los costos del ejercicio del liderazgo.

Empero, esta es una tarea ardua, ya que para poder posicionarse como líder regional es necesario hacer coincidir su política doméstica del país líder con la política interna de cada

uno de los países de Suramérica, para esto, debe fortalecer sus capacidades nacionales, mediante la mejora de su poder diplomático y una amplia gama de iniciativas económicas, políticas y de seguridad.

Ya que sus principales intereses en la región se delinean en cuatro aspectos fundamentales, obtener el reconocimiento de Brasil como actor político de primer orden en el sistema internacional multipolar en formación, consolidar las condiciones económicas internacionales que favorecieran el desarrollo, considerando las ventajas comparativas brasileñas concentradas en la agricultura e industria, construir un espacio político estratégico y económico-comercial exclusivo para las naciones suramericanas, a partir de la expansión gradual del MERCOSUR y UNASUR y fortalecer las relaciones sur-sur estimuladas por la emergencia de China, India y Sudáfrica.

Para lo cual, sus empresas nacionales, según estadísticas mostradas por el Espectador de Colombia (2017) refleja que durante el año 2013, dicho sector representó el 5,4% del PIB del país, intentando para los siguientes años acrecentar las conexiones físicas que permitan llegar a los diversos Estados suramericanos del océano Pacífico, como forma de encarar desde allí los envíos hacia oriente.

De esta forma se deja en evidencia que cada una de las acciones tomadas por Brasil, las ejecuta a un ritmo de samba, por medio de un liderazgo consensual, únicamente en temas de infraestructura, ya que debido a sus grandes problemas domésticos, le imposibilita liderar en otros temas, lo cual sumado a la negatividad y recelo que aún mantienen ciertas naciones del sur, al considerar que el gigante sudamericano solamente busca satisfacer sus beneficios por medio de sus empresas nacionales, en lugar de crear un consenso común, se genera una atmosfera de tensión e incertidumbre.

No obstante, no se puede descartar que el liderazgo mostrado por Brasil a la hora de persuadir a los países suramericanos que los proyectos de infraestructura son rentables tanto económicamente como en aspectos de desarrollo y sociedad, muestra su gran capacidad de gobernanza regional, entendida como explica Riggiozzi y Tussie (2012) la reducción del impacto del occidentalismo sobre el funcionamiento de la gobernanza global, enfocándose en “los intereses de la política exterior, en las relaciones económicas y en las perspectivas geopolíticas” (Sanahuja 2016, 21).

Conclusiones finales del estudio

¿Proyectos de integración física o intereses brasileños nacionales?

El estudio de caso de la infraestructura como proyecto estratégico del COSIPLAN de UNASUR: un análisis a partir del liderazgo de Brasil durante los gobiernos de Lula da Silva y Dilma Rousseff, ha logrado obtener grandes hallazgos, los cuales giran en torno a una incógnita más que surgió al finalizar el trabajo de investigación, referente a son ¿proyectos de integración física o intereses brasileños nacionales?

De esta manera, a partir de los objetivos de investigación, la contextualización previa realizada en capítulos anteriores sobre la temática planteada y el uso de una metodología cualitativa y su método de *process-tracing*, se esboza que el proceso de integración física, dentro del más reciente proyecto de integración regional, UNASUR, en América del Sur, acarrea varias perspectivas e intereses por parte de las naciones involucradas, principalmente por Brasil, una nación que desde su origen ha tratado de implantarse como un líder regional para posteriormente abrir sus horizontes de manera global.

En torno a dicho accionar, se denotan diferentes intereses nacionales, capaces de configurar la actuación en pos de la integración regional y que claramente responde a la nueva época suramericana, sucumbida en un regionalismo postliberal y post-hegemónico, que en combinación con el neo-estructuralismo de la EPI y diferentes teorías del liderazgo, son capaces de explicar el porqué de las decisiones instituidas por los Estados miembros de UNASUR, y especialmente la razón principal de Brasil para fomentar proyectos de infraestructura, primero desde IIRSA y actualmente desde COSIPLAN.

Desde esta perspectiva, el interés del presente capítulo es demostrar cada uno de los hallazgos evidenciados tanto en el capítulo sobre la infraestructura como en el capítulo sobre el liderazgo brasileño en temas de infraestructura en el subcontinente americano.

A partir de ello, se ha logrado evidenciar que a partir del “giro a la izquierda” de gran parte de los gobiernos latinoamericanos, el agotamiento del modelo de regionalismo abierto y los atentados del 11 de septiembre de 2001, dio inicio a una nueva etapa en la vida suramericana, que estaría guiada bajo un regionalismo postliberal y post-hegemónico, donde Brasilia a

través de un nuevo concepto de integración y desarrollo por medio de la infraestructura, lograría dar preeminencia a sus deseos de liderazgo regional y global.

Para esto, se ha abordado un proceso de integración a largo plazo de carácter estratégico *vis a vis* entre las naciones vecinas, poniendo especial énfasis a un modelo innovador contrahegemónico, caracterizado por profundas transformaciones realizadas por instituciones regionales como UNASUR en el tablero suramericano.

A partir de ello, la región suramericana marcó una aparente estabilidad con perspectivas alentadoras en la temática de la infraestructura; no obstante, aún persiste una brecha importante en comparación con países en desarrollo. Por lo cual, según estudios realizados por la CEPAL América del Sur posee en este sector entre doce y quince años de retraso.

Esta falencia, ha dificultado en las últimas tres décadas un desarrollo regional óptimo en lo que respecta al aumento de redes de comunicación, desarrollo de fuentes de energía y crecimiento en las vías de transporte, por lo cual, Suramérica ha intentado crear mecanismos de operación y ejecución de obras de infraestructura como COSIPLAN, capaz de reducir la pobreza y ofrecer un perfil sostenible.

Para esto, el proyecto de infraestructura suramericana, alejado de los preceptos estadounidenses y entablados en un regionalismo postliberal y post-hegemónico, se ha denominado “infraestructura para la integración del subcontinente”, evidenciando que el PIB de las naciones está asociado directamente al crecimiento y desarrollo regional, empero, según cifras mostradas por INFRALATAM (2016) durante los años comprendidos entre 2008 y 2015, el promedio de la inversión en infraestructura como porcentaje del PIB en la región fue de 2.8%, un porcentaje relativamente bajo en comparación con Europa y Asia, por lo cual es necesario un fuerte aporte del sector privado para alcanzar al menos junto con el sector público el 5% anual como porcentaje del PIB.

Principalmente, porque la infraestructura, diseñada en un escenario de regionalismo postliberal y post-hegemónico y sumergido en los parámetros del neo-estructuralismo de la EPI, propulsa una transformación productiva con equidad como la base para el desarrollo social, gracias a la interacción de Estados, movimientos sociales y líderes que construyen nuevos entendimientos sobre el espacio regional. Principalmente, porque la infraestructura

física, permite crear cinturones de economías de aglomeración, convirtiéndose los países en socios naturales.

Concadenadamente, la infraestructura es capaz de crear economías de escala y aumentar el comercio interregional e intrarregional de América del Sur, que para el 2016, según la OMC representó aproximadamente el 25.8%, un punto porcentual más en relación con América del Norte y Asia.

Así, los proyectos de infraestructura de la Cartera del COSIPLAN, se desprenden en sectores como transporte, energía y telecomunicaciones; siendo el sector transporte el que mayor alcance y desarrollo ha tenido con un 89,1% del total de proyectos, seguido por el sector energético con un 9,3% del total de proyectos y finalmente, el sector de telecomunicaciones con un porcentaje de alrededor del 5-9% del total de proyectos.

Con lo cual, América del Sur se inserta en un retorno a la “agenda de desarrollo”, bajo los parámetros de una agenda positiva caracterizada por Sanahuja (2012) como un estatuto capaz de prestar gran importancia a las dimensiones sociales y las asimetrías en cuanto a niveles de desarrollo, mejorando la articulación de los mercados regionales, reduciendo la pobreza y la desigualdad, mediante fórmulas capaces de promover una mayor participación y legitimación social de los procesos de integración.

Con lo cual, la infraestructura es capaz de generar un efecto *spillover* ya que la infraestructura no solamente acrecienta la productividad y comprime los costos de producción, expandiendo con ello la actividad comercial, la inversión privada y la acumulación de capital, sino que también proporciona el desarrollo social, fundamentalmente cuando la infraestructura “está inserta en políticas de conectividad e inclusión social orientadas a las regiones más desamparadas económica y socialmente, contribuyendo a la vez a reducir los equilibrios distributivos” (Perrotti y Sánchez 2011, 43).

En este contexto, los proyectos de infraestructura liderados por Brasil, a través de IIRSA y COSIPLAN de UNASUR, pueden ser leídos desde diferentes ópticas. Por un lado, puede ser visto como la denominación de la política exterior brasileña que necesitaba afianzar la infraestructura para lograr un posicionamiento más firme en la escala regional; mientras por

otro lado, puede ser visto como el modelo perfecto para incentivar a los países a interconectarse y afianzar su desarrollo nacional.

Ante dichas perspectivas, los proyectos de la cartera del COSIPLAN, resultan interesantes y beneficiosos, creciendo exponencialmente de “335 proyectos planificados en el 2004 con una inversión requerida de \$37.000 millones de dólares, a 579 proyectos para el año 2014, con un inversión requerida de \$163.000 millones de dólares” (Guzmán y Molina 2015, 87), un incremento en más de cuatro veces la inversión estimada.

Sin embargo, dichos proyectos, también pueden llegar a ser polémicos, ya que un aumento de financiamiento, no simboliza una garantía para su puesta en marcha, por lo cual según varios expertos entrevistados durante la investigación denotan que es necesario sincerar la cartera de proyectos del COSIPLAN, pero eso es lo que los países no hacen, los países prefieren seguir teniendo esa esperanza que el proyecto está ahí, “nadie quiere ser el primero en ir desgranando este choclo y que quede desnudo este concepto de integración física, pero no todo es negativo, hay proyectos binacionales que si pueden tener éxito” (Salazar 2017).

A esto, se suma que al analizar a la infraestructura desde el neo-estructuralismo, se debe tomar en consideración dos aspectos. Por un lado, los grandes objetivos políticos de los Estados-nación, vistos como los impulsores y creadores de sentido y por el otro, las instituciones internacionales como el BID, la CAF y el FONPLATA, que funcionan como motores ideológicos y financieros de los proyectos. A estos, se suma la actuación del BNDES, principal agente financiero brasileño en la infraestructura regional en la última década.

De esta manera, se halló que el financiamiento de los proyectos de infraestructura, poseen dos fuentes, por un lado un financiamiento doméstico como el BNDES, el cual no financia directamente los proyectos de infraestructura, sino los bienes y servicios brasileños empleados en la construcción de las obras de infraestructura. Por tanto, “uno de los criterios para que los países obtengan el crédito es la adquisición de mercancías y servicios brasileños” (Franco 2014, 68). A este se suma también, las APP quienes representan una fuente importante para los gobiernos suramericanos, movilizando mayores flujos financieros en sectores representativos como energía con un 33%, telecomunicaciones con un 42%), transporte con un 21% y agua y saneamiento con un 4%.

A la par, también se despliega una fuente de financiamiento externa, capaces de movilizar recursos para el financiamiento de la infraestructura regional, por medio de la banca de desarrollo, fondos especiales, asistencia oficial para el desarrollo o inversión extranjera directa.

En esta, se encuentra el BID, el cual en el periodo comprendido entre 2005-2013, “consignó un valor acumulado de \$27.962 millones dólares para el financiamiento de infraestructura en la región suramericana, del cual \$15.508 millones dólares (55.5%) fue específicamente para infraestructura” (Cipoletta 2015, 34). Simultáneamente, se halla la CAF, la cual durante los años 2005 y 2013, destinó un valor acumulado de \$24.267 millones de dólares para el financiamiento de infraestructura (transporte y energía) en el subcontinente americano y finalmente FONPLATA, quien hasta el 2014 proporcionó \$1.311 millones de dólares por concepto de inversiones en infraestructura.

De este modo, a pesar de que los proyectos de la cartera del COSIPLAN, continúan siendo financiados, en su gran mayoría por el sector público con “el 61% de la inversión estimada, el resto de las inversiones de las obras se dividen entre el sector privado 19% del monto total y las iniciativas público-privadas el restante 20%” (COSIPLAN 2016, 28).

De tal manera, se puede concernir que la propuesta de integrar a la región por medios físicos, es una condición sin la cual no se podría pensar en una integración regional, ya que se ha experimentado que una relación positiva entre infraestructura y crecimiento arroja mejores resultados de desarrollo social y económico, para un progreso y mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones inmersas en los proyectos del COSIPLAN.

Y este argumento, es precisamente Brasil el que mejor lo conoce, al evidenciar que las construcciones físicas son capaces de controlar e incidir en las acciones de los Estados, ya que representan relaciones de poder, razón por la cual, durante los mandatos de Lula da Silva y Dilma Rousseff, se intentó acrecentar dicha área de desarrollo.

Así, se registró que Brasil a través del MERCOSUR ha intentado ampliar su dimensión económica, mientras que por medio de la UNASUR ha ambicionado expandir su nivel político y de seguridad, encontrándose en una disyuntiva sobre cómo conciliar simultáneamente dos roles: el de líder regional y el de actor global, para lo cual, ha hecho uso

de un poder inteligente, que le ha permitido fomentar y establecer mayores alianzas, asociaciones e instituciones, capaces de ampliar su influencia en el accionar regional, principalmente debido a “que ser un líder regional es un requisito previo para tener un protagonismo internacional” (Pinheiro y Gaio 2016, 5).

De esta manera, Brasil durante los periodos presidenciales de Lula y Dilma, desde una perspectiva disidente la una de la otra, pero con un mismo propósito, establecieron a la infraestructura como la base para lograr desempeñar su liderazgo regional y sur global, rompiendo con la retórica de seguir a los países desarrollados del norte.

Logrando convertirse en el hilo conductor de alternativas para dotar a los países suramericanos de capacidad de injerencia en el ámbito mundial, instaurando las condiciones necesarias para promover sus intereses nacionales y consumir políticas en torno a un modelo de desarrollo, ya que Suramérica, es el principal destino para los productos brasileños.

En este sentido, los principales intereses de Brasil en la región, recaen en obtener el reconocimiento de Brasil como actor político de primer orden en el sistema internacional multipolar en formación, consolidar las condiciones económicas internacionales que favorecieran el desarrollo, considerando las ventajas comparativas brasileñas concentradas en la agricultura e industria, construir un espacio político estratégico y económico-comercial exclusivo para las naciones suramericanas, a partir de la expansión gradual del MERCOSUR y UNASUR y fortalecer las relaciones sur-sur estimuladas por la emergencia de China, India y Sudáfrica.

A la par, el interés más importante, hace referencia a sus empresas nacionales, las cuales según estadísticas mostradas por el Espectador de Colombia (2017) refleja que durante el año 2013, dicho sector representó el 5,4% del PIB del país, intentando para los siguientes años acrecentar las conexiones físicas que permitan llegar a los diversos Estados suramericanos del océano Pacífico, como forma de encarar desde allí los envíos hacia oriente.

En este contexto, y para profundizar el análisis sobre Brasil en la región, a través de los modelos de liderazgo ejecutados por Van Langenhove (2016) y Soares de Lima (2008), se logró llegar a la conclusión que Brasilia dentro del subcontinente americano ejerce un liderazgo consensual, que va más allá de un poderío militar o económico, buscando establecer

un consenso entre los Estados, por medio de instituciones como UNASUR, para lograr persuadir a sus vecinos sobre los beneficios de su liderazgo y su proyecto de infraestructura regional.

Simultáneamente, se encontró que durante los periodos presidenciales de Lula y Dilma, existieron grandes problemáticas en lo que refiere a temas económicos y políticos, por lo cual desde tres visiones diferentes de América del Sur hacia Brasil, una positiva, otra negativa y una intermedia, se concluyó que esta nación únicamente ha ejercido un liderazgo en temas de infraestructura, al lograr persuadir mediante un poder inteligente que las doce naciones del sur formen parte de la cartera de proyectos de infraestructura del COSIPLAN.

En otras palabras, Brasil bajo la estrategia de *bandwagon*, que hacía referencia a acuerdos paraguas logró que los países suramericanos apoyen su idea macro de interconectar a la región por medios físicos. No obstante, no logró borrar completamente la perspectiva negativa de sus vecinos, al cuestionarse hasta el día de hoy si ¿Se trata de una integración de los pueblos o solo un avance más del capital sobre territorios y poblaciones de Brasil?

Por lo tanto, lo que para Brasil es ayuda, integración e implementación de una estrategia *spill over*, acrecentando la agenda de integración regional, incluyendo asuntos polémicos como la integración comercial y la seguridad, para Sudamérica representa riesgo y sujeción, lo cual sumado a la cantidad de problemas internos de un modelo agotado, han llevado a altos índices de corrupción, crisis política y crisis de confianza, imposibilitando abarcar mayores áreas en el subcontinente americano.

No obstante, no se puede descartar que el liderazgo mostrado por Brasil a la hora de persuadir a los países suramericanos que los proyectos de infraestructura son rentables tanto económicamente como en aspectos de desarrollo y sociedad, muestra su gran capacidad de gobernanza regional, entendida como explica Riggiozzi y Tussie (2012) la reducción del impacto del occidentalismo sobre el funcionamiento de la gobernanza global, enfocándose en “los intereses de la política exterior, en las relaciones económicas y en las perspectivas geopolíticas” (Sanahuja 2016, 21).

Es así como, el proceso de integración en el cual se encuentra sumergido Suramérica en la actualidad, dista de otros procesos de integración como el europeo, que está tratando de

convertirse en región, mientras América del Sur ya es una región, gracias a nuestra identidad histórica, a nuestros valores, a nuestra independencia, a nuestros héroes y a todo lo que compartimos.

Por lo que, para continuar acrecentando nuestra región y llenarla de mayores ideas de desarrollo como la infraestructura, es necesario empezar fortaleciendo a instituciones como la UNASUR, como un espacio de integración, que precautele y se concentre en proyectos concretos y factibles, ya que muchas veces dicha institución tiene la tendencia de hacer muchas declaraciones generales e ideológicas, pero no concentrarse en la ejecución de proyectos factibles y prioritarios para los países socios.

Así, la región suramericana, podrá ser catalogada como un espacio de integración en infraestructura regional suramericano, logrando constituirse en una plataforma destinada “al mejor aprovechamiento de las oportunidades de la economía mundial globalizada, al mismo tiempo que pueden consolidarse como atenuantes de la vulnerabilidad ante las fluctuaciones y los riesgos de los mercados globales para sus países miembros” (Cipoletta 2009, 4).

En otras palabras, los requerimientos de desarrollo en infraestructura que los países de la región tienen actualmente, precisan de un abordaje más integral, donde no solo se deben mejorar aspectos regulatorios o de financiamiento, sino que también se debe perfeccionar la forma en cómo se concibe y planifica proyectos como la infraestructura, “mediante un reforzamiento y mayor coordinación de la actuación del Estado, la cooperación e integración con las economías de la región” (Cipoletta, Pérez and Sánchez 2010, 54).

De esta forma, el trabajo de investigación fue capaz de proporcionar de una manera elocuente y diferente a la mayoría de investigaciones proporcionadas por instituciones como la CEPAL, IIRSA, UNASUR, entre otras, que únicamente abordan la temática de la infraestructura desde una metodología cuantitativa, provocando ciertos sesgo y distanciamiento de la de la realidad; por lo cual, la presente tesis, desde un análisis cualitativo, fue capaz de generar un entendimiento más profundo, puesto que en lugar de probar o medir datos numéricos, ahondó en la descripción de los diferentes acontecimientos y cualidades de la infraestructura como medio para la integración de la región.

Provocando un gran revuelco para los amantes de la temática del regionalismo e integración por medios disidentes a los económicos, continuar ahondando en dicho tema, ya que desde el cambio de gobierno en Brasil, se ha dado un cambio radical en lo que concierne a infraestructura, principalmente por el sin número de casos de corrupción que arrojan las empresas brasileñas en los países suramericanos, donde prestaban sus servicios, quedando en *stand by* varios proyectos beneficiosos para la región.

Anexos

Anexo 1: Lista de entrevistados

Nombre	Cargo	Fecha de la entrevista	Forma de comunicación
Carlos Lampert	Secretario Adjunto de Asuntos Internacionales, Ministerio de Planificación (Brasil)	Julio 2017	Vía electrónica
Felipe Dutra de Carvalho	Tercer Secretario de la Embajada de Brasil en Ecuador	Febrero 2017	Personal
Juan Salazar	Asesor-Secretaria General de UNASUR	Febrero 2017	Personal
Marco Torres	Tercer Secretario, Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana (Ecuador)	Mayo 2017	Vía electrónica
Pedro Barros	Director de Asuntos Económicos UNASUR	Febrero 2017	Personal

Lista de referencias

- Actis, Esteban. 2014. "Cambios dentro de la continuidad: Un análisis de la reciente política exterior brasileña 1990-2010". *Revista de Ciencias Sociales* (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales-Sede Académica de Ecuador) 50: 195-208.
- Actis, Esteban. 2014. "Los tres ejes autonómicos de la política exterior de Brasil (2003-2013)". *Conjuntura Global* 3, n° 1: 21-27.
- Adins, Sebastien. 2014. "El liderazgo brasileño en Sudamérica: Una aspiración de corta duración". *Revista Andina de estudios políticos* (Pontificia Universidad Católica del Perú) 4, n° 2: 53-72.
- Alcalde, Javier. 2010. *El cambio de orden internacional y las perspectivas de un orden sudamericano*. Vol. 9. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Al-Khalil, M., y M. Al-Ghafly. 1999. "Delay in public utility projects in Saudi Arabia". *International Journal of Project Management* 17, n° 2: 101-106.
- Almeida, Paulo. 2009. "Uma política externa engajada: a diplomacia do governo Lula". *Revista Brasileira de Política Internacional* 47, n° 1: 162-184.
- Altamonte, Hugo, Alicia Bárcena, y Antonio Prado. 2011. *Infraestructura para la integración regional*. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3121/S2012341_es.pdf;jsessionid=1AE078E08DDE591DC47291768A8CDA22?sequence=1 (último acceso: 10 de noviembre de 2017).
- Amorim, Fernando. 2010. "Brazilian foreign policy under President Lula (2003–2010): An overview". *Revista Brasileira de Política Internacional* 53: 214–240.
- Amorim, Fernando, Gerardo Vega, y Eduardo Bacil. 2016. "Escenarios del financiamiento para el desarrollo de infraestructura en Sudamérica". *Revista informativa de la coalición regional* 3.
- Aporrea.org. 2014. "Pepe" Mujica fue homenajeado en Ecuador: recibió la Orden Nacional del Gran Collar. <https://www.aporrea.org/imprime/n261757.html> (último acceso: 9 de noviembre de 2017).
- Arditi, Benjamín. 2009. "El giro a la izquierda en América Latina: ¿una política post-liberal?" *Revista Ciências Sociais Unisinos* 45: 232-246.
- Arellano, Mario. 2014. *Apertura Externa, Industria Manufacturera y Política Industrial*. México D.F.: Palibrio.

- Armendariz, Alberto. 2015. *Brasil: La corrupción ya daña la economía*. <http://www.lanacion.com.ar/1789568-brasil-la-corrupcion-ya-dana-la-economia> (último acceso: 8 de diciembre de 2017).
- Arteaga, Hamer, y Elizabeth Salazar. 2016. *Los millonarios préstamos del BNDES al club 'Lava jato'*. <https://ojo-publico.com/318/el-club-lavajato-y-los-millonarios-prestamos-del-bndes> (último acceso: 25 de noviembre de 2017).
- Ayerbe, Luis. 2011. "Cultura, desarrollo e integración continental: Estados Unidos y la percepción de América Latina". *Red de Integración de América Latina y el Caribe* (REDIALC).
- Banco Mundial. 2011. *Informe sobre el desarrollo mundial 2012: Igualdad de género y desarrollo*. Washington, DC: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.
- BANKIA Estudios. 2017. *Brasil: Valoración y perspectivas del real brasileño*. <https://www.bankiaestudios.com/recursos/doc/estudios/20161201/diciembre/brasil-valoracion-y-perspectivas-del-real-brasileno.pdf> (último acceso: 8 de noviembre de 2017).
- Barros, Pedro, entrevista de Carla Zapata. 2017. *El rol de Brasil en la infraestructura del COSIPLAN de UNASUR* (16 de Febrero de 2017).
- Battaleme, Juan, y Alejandro Bonsignore. 2010. "Brasil: Liderazgo en un sistema internacional en transición". *Jornadas de Relaciones Internacionales. Poderes emergentes: ¿Hacia nuevas formas de concertación Internacional?* (FLACSO) 2.
- BBC Mundo. 2017. *La Justicia está acabando con la democracia en Brasil": la reacción del expresidente Lula da Silva tras ser condenado a 9 años y medio de prisión por corrupción*. <http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-40601042> (último acceso: 20 de diciembre de 2017).
- Benedetti, Alejandro. 2011. "Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano: Una aproximación multiescalar". En *Fronteiras em foco*, de E. Costa, G. Costa y M. Oliveira, 33-56. Campo Grande: Editora da UFMS.
- Bernal-Meza, Raúl. 2016. "Contemporary Latin American thinking on International Relations: theoretical, conceptual and methodological contributions". *Revista Brasileira de Política Internacional* 59, nº 1.
- Bernal-Meza, Raúl. 2013. "Las relaciones China-Mercosur y Chile". *Revista Brasileira de Política Internacional* 21, nº 42.
- Bernardo, João. 2014. *Brasil hoje e amanhã: 5) capitalismo burocrático*. <http://passapalavra.info/2011/09/43953> (último acceso: 19 de diciembre de 2017).

- Berrizbeitía, Luis, y Laura Bono. 2005. *Los modelos de integración por infraestructura en la región sudamericana: La Iniciativa IIRSA y el FOCEM*. http://www.iri.edu.ar/publicaciones_iri/anuario/cd_anuario2013/Amlat/bono%20bogado%20irsa%20focem.pdf (último acceso: 22 de noviembre de 2017).
- BID. 2015. *Informe Anual: Resumen Financiero 2011–2015*. <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7554/Banco-Interamericano-de-Desarrollo-informe-anual-2015-Resena-del-ano.pdf?sequence=15> (último acceso: 28 de noviembre de 2017).
- Bielschowsky, Ricardo. 2009. "Sesenta años de la CEPAL: Estructuralismo y neoestructuralismo". *Revista: CEPAL*, n° 97: 173-194.
- BNDES. *Noticias*. 2004. http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_es/ (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- 2017. *Sobre BNDES*. https://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_es/Institucional/BNDES/ (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- Bocalandro, Laura, y Rafael Villa. 2009. *Bienes Públicos Regionales: Promoviendo soluciones innovadoras en América Latina y el Caribe*. <http://services.iadb.org/wmsfiles/products/Publications/38220868.pdf> (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- Bodemer, Klaus. 2010. *Entre la globalización, la fragmentación y el renacimiento*. http://cite.flacsoandes.edu.ec/i/bodemer-k_2003_entre-la-globalizacion-la-fragmentacion-y-el-renacimiento/ (último acceso: 16 de octubre de 2017).
- Borja, Rodrigo. 2016. *Enciclopedia de la política: Neoestructuralismo*. <http://www.encyclopediadelapolitica.org/Default.aspx?i=&por=n&idind=1061&termino=> (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- Bouzas, Rodrigo. 2014. *La Organización Mundial de Comercio, los Acuerdos Mega-Regionales y los usos estratégicos del regionalismo*. <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2014/14806.pdf> (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- Briceño-Ruíz, José. 2012. "Autonomía y desarrollo en el pensamiento integracionista latinoamericano". *Integración Latinoamericana y Caribeña* (Fondo de Cultura Económica) 24: 27-78.
- Briceño-Ruiz, José. 2011. "Del regionalismo estratégico al regionalismo social y productivo: Las transformaciones del modelo de integración en el MERCOSUR". En *El MERCOSUR y las complejidades de la integración regional*, de José Briceño-Ruiz. Buenos Aires: TESEO.

- Briceño-Ruiz, José, y Alejandro Simonoff. 2017. "La Escuela de la Autonomía, América Latina y la teoría de las relaciones internacionales". *Revista Estudios Internacionales*, n° 18: 39-72.
- Burges, Sean. 2008. "Consensual Hegemony: Theorizing Brazilian Foreign Policy after the Cold War". *Burges, Sean* (SAGE Publications) 22, n° 1: 65-84.
- Bustelo, Francisco. 2015. *Macroeconomía Estructuralista y Neoestructuralismo Latinoamericano*. <https://dvargaseconomia.wordpress.com/2015/10/02/macroeconomia-estructuralista-y-neoestructuralismo-latinoamericano/> (último acceso: 12 de noviembre de 2017).
- CAF. 2014. *Informe Anual: Corporación Andina de Fomento*. Bogotá, Colombia: Panamericana Formas e Impresos, S.A.
- Calderón, César, y Luis Servén. 2008. "Infrastructure and Economic Development in Sub-Saharan Africa". *Policy Research*, n° 4712.
- Calderón, E. 2010. "Brasil y el Consejo de Defensa Sudamericano: ¿Liderazgo de la cooperación o gestión pragmática del disenso?" *Jornadas de Relaciones Internacionales* (FLACSO) 2.
- Cameron, Maxell. 2009. "Latin America's Left Turns: A Tour d'Horizon". En *Latin America's Left Turns: Politics, Policies, and Trajectories of Change*, Boulder, de Maxwell Cameron y Eric Hershberg, 1-20. Boulder, CO: Lynne Rienner Publishers.
- Carcanholo, Marcelo. 2010. "Crise Econômica Atual e seus impactos para a organização da classe trabalhadora". *Aurora* 4, n° 6: 1-10.
- Cardona, Xilena, y Dallany Giraldo. 2014. *Papel de Brasil en el escenario internacional: Definición del país como potencia media, regional y global*. Barranquilla: Universidad de la Costa, CUC.
- Cardoso, Édgar. 2006. *Evaluación de la organización académico-administrativa de tres programas de posgrado en educación con relación a los parámetros del CONACYT*. México D.F.: Tesis doctoral publicada en la Escuela Superior de Comercio y Administración, del Instituto Politécnico Nacional.
- Castells, Manuel. 2000. "Globalización, Estado y sociedad civil: El nuevo contexto histórico de los derechos humanos". *ISegoria* 22: 5-17.
- CEPAL. 2008. *Equidad y Transformación Productiva: Un Enfoque Integrado*. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2352/S9200160_es.pdf;jsessionid=816188466294DA93607D562C21A05648?sequence=2 (último acceso: 20 de diciembre de 2017).

- 2015. *Estudio Económico de América Latina y el Caribe: Desafíos para impulsar el ciclo de inversión con miras a reactivar el crecimiento*. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38713/S1500733_es.pdf (último acceso: 30 de noviembre de 2017).
- 2017. *La CEPAL llama a fortalecer la cooperación Sur-Sur para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. <https://foroalc2030.cepal.org/2017/es/noticias/la-cepal-llama-fortalecer-la-cooperacion-sur-sur-alcanzar-objetivos-desarrollo-sostenible> (último acceso: 9 de octubre de 2017).
- Cervo, Amado. 2010. *Inserção Internacional: formação dos conceitos brasileiros*. San Paulo: Saraiva.
- Cienfuegos, Mateo, y José Sanahuja. 2010. *Una región en construcción: UNASUR y la integración en América del Sur*. Barcelona: Fundación CIDOB.
- Cipoletta, Georgina. 2015. *Financiamiento de la infraestructura para la integración regional Alternativas para América del Sur. Publicación de las Naciones Unidas División de Desarrollo Económico de la CEPAL*. http://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/gct_jan2016_serie_financiamiento_infraestructura.pdf (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- 2009. *Infraestructura física e integración regional*. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36131/FAL-280-WEB_es.pdf?sequence=1 (último acceso: 5 de marzo de 2017).
- 2011. *Principios de políticas de infraestructura, logística y movilidad basadas en la integralidad y la sostenibilidad*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Cipoletta, Georgina, Gabriel Pérez, and Ricardo Sánchez. 2010. *Políticas integradas de infraestructura, transporte, logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales*. <http://archivo.cepal.org/pdfs/2010/S1000312.pdf> (accessed febrero 18, 2017).
- Collier, David. 2011. "Understanding Process Tracing". *Political Science and Politics*: 823-830.
- Cornetet, João. 2014. "Política Externa de Dilma Rousseff: Contenção na Continuidade". *Conjuntura Austral* 5, n° 24: 111-150.
- COSIPLAN. 2012. *Plan de Acción Estratégico*. http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/rc_brasilia11_1_pae.pdf (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- 2016. *Productos del COSIPLAN*. http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cn30_buenos_aires17_productos%20COSIPLAN%202016%20v3.pdf (último acceso: 17 de octubre de 2017).

- Dabène, Olivier. 2010. *Consistency despite instability, resilience despite crises: Explaining Latin American regional integration's oxymoron*. Buenos Aires: FLACSO.
- Dauvergne, Paúl, y Daniel Farias. 2012. "The rise of Brazil as a global development power". *Third World Quarterly* 33, n° 5: 903-917.
- De Sousa, Sarah-Lea. 2007. "La India, el Brasil y Sudáfrica: ¿potencias emergentes o países en desarrollo?" *Revista Iberoamericana de Análisis Político*: 36-48.
- Deacon, Bob. 2011. *Influencing Regional Social Policies from above: Case study of Sub Saharan Africa*. <https://migration.unu.edu/publications/working-papers/influencing-regional-social-policies-from-above-case-study-of-sub-saharan-africa.html> (último acceso: 11 de diciembre de 2017).
- Deciancio, Melisa. 2016. "BRICS Leadership at the regional and global level: Disposition, capacity and legitimacy in a multipolar era". En *Regional Leadership through Global Channels: Autonomy, diversification and acceptance*, de Stephen Kingah y Cintia Quiliconi. Editorial Springer.
- Diario El Cronista. 2009. *Hillary Clinton y el poder inteligente*. <https://www.cronista.com/impresageneral/Hillary-Clinton-y-el-poder-inteligente-20090416-0048.html> (último acceso: 20 de diciembre de 2017).
- Diario El País. 2015. *Brasil lanza inmenso plan de obras para reanimar su economía*. <https://negocios.elpais.com.uy/noticias/brasil-lanza-inmenso-plan-obras-reanimar-economia.html> (último acceso: 1 de noviembre de 2017).
- Diario La Nación. 2009. *No puedo imaginar a Brasil y la Argentina separados*. <http://www.lanacion.com.ar/1119713-no-puedo-imaginar-a-brasil-y-la-argentina-separados> (último acceso: 11 de diciembre de 2017).
- Duarte, Rafael. 2011. "La política externa brasileña: cambios institucionales y nuevas acciones en las relaciones con el sur". *Cuadernos sobre Relaciones Internacionales, Regionalismo y Desarrollo*: 43-69.
- Dutra, Felipe, entrevista de Carla Zapata. 2017. *El rol de Brasil en la infraestructura del COSIPLAN de UNASUR* (20 de febrero de 2017).
- El Espectador. 2017. *Las principales empresas de la construcción en Brasil: Elementos para contextualizar su importancia*. <http://blogs.elespectador.com/medio-ambiente/infraestructura-en-america-latina/las-principales-empresas-la-construccion-brasil-elementos-contextualizar-importancia> (último acceso: 20 de noviembre de 2017).

- El Universo. 2003. *Sudamérica será una prioridad para 'Lula'*. <https://www.eluniverso.com/2003/01/02/0001/14/13CC3C4F78564AF58605E08FFDFD4C3C.html> (último acceso: 25 de noviembre de 2017).
- E-Logística. 2011. *Importancia del desarrollo de infraestructura*. <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/4540-importancia-del-desarrollo-> (último acceso: 7 de noviembre de 2017).
- Fajnzylber, Fernando. 1991. *Desarrollo tecnológico, competitividad y equidad*. Geibelstr Duisburg, Alemania: Proyecto Meso-NRW INEF.
- Falomir, Nicolas. 2013. "La identidad de UNASUR: ¿Regionalismo postneoliberal o post-hegemónico?" *Revista Ciencias Sociales de la Universidad de Costa Rica*, n° 140: 97-109.
- Ffrench-Davis, Ricardo. 1988. "Esbozo de un planteamiento neoestructuralista". *Revista de la CEPAL*, n° 34: 37-44.
- Flemes, Daniel. 2011. "India-Brazil-South Africa (IBSA) in the New Global Order: Interests, Strategies and Values of the Emerging Coalition". *International Studies* 46, n° 4: 401-421.
- Flemes, Daniel, y Leslie Wehner. 2011. "Drivers of Strategic Contestation in South America". *Giga German Institute of Global and Area Studies* 207.
- Flemes, Daniel, y Michael Radseck. 2012. "Gobernanza multinivel de seguridad en América del Sur". *Pap. Polít.* 17, n° 1: 203-238.
- Flemes, Daniel, y T. Wojczewski. 2010. "Contested leadership in international relations: Power politics in South America, South Asia and Sub-Saharan Africa". *GIGA Working Papers* 121: 1-35.
- Foro Económico Mundial. 2012. *Agenda Global*. <https://www.weforum.org/es/agenda/> (último acceso: 1 de noviembre de 2017).
- Franco, Daniela. 2014. *Brasil en el proceso de integración con América del Sur: Una política destinada a consolidar la lógica de acumulación del capital*. http://pendientedemigracion.ucm.es/info/ec/jec14/comunica/A_EM/A_EM_3.pdf (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- García, José. 2014. *Historia Latinoamericana*. <http://masoneriaenlavida.blogspot.com/2014/04/> (último acceso: 8 de diciembre de 2017).
- Gerard, Denegri, y Ignacio Méndez. 2012. *Congreso de Economía Política Internacional: Los Cambios en la Economía Mundial: Consecuencias para las estrategias de Desarrollo*

- Autónomo en la periferia*. <http://www.unm.edu.ar/congresoekonomiainternacional/ponencias/DENEGRI-MENDEZ.pdf> (último acceso: 12 de noviembre de 2017).
- Giler, Gustavo. 2014. *La efectividad de las agendas sociales en el regionalismo post hegemónico: La agenda de salud en América del Sur*. Barcelona: Institut Barcelona d'Estudis Internacionals Academic Year.
- Gilpin, Robert. 1987. *The Political Economy of International Relations*. New Jersey: Princeton University Press.
- Gomes Saraiva, Miriam. 2014. "Balanço da política externa de Dilma Rousseff: Perspectivas futuras?" *Relações Internacionais* 44: 25-35.
- Gomes Saraiva, Miriam. 2012. "Procesos de integración de América del Sur y el papel de Brasil: los casos del Mercosur y la Unasur". *Revista CIDOB d'afers internacionals*, n° 97: 87-100.
- Gomes Saraiva, Miriam, y Zimmer Bom Gomes. 2016. "Os limites da Política Externa de Dilma Rousseff para a América do Sul". *Relaciones Internacionales* 50: 81-97.
- Gomes, Miriam. 2010. "A diplomacia brasileira e a visão sobre a inserção externa do Brasil: institucionalismo pragmático X autonomistas". *Política Externa Brasileira*: 45-52.
- González, Felipe. 2016. "Los mecanismos sociales y su relación con la distinción micro-macro". *Cinta de moebio*: 16-28.
- Grabendorff, Wolf. 2002. "Relaciones triangulares en un mundo unipolar: América del Norte, la Unión Europea y América del Sur". *Revista de Estudios Internacionales*: 21-46.
- Gratius, Susanne. 2007. *Brasil en las Américas: ¿Una potencia regional pacificadora?* <http://www.fride.org/publicacion/223/brasil-en-las-americas-una-potencia-regional-pacificadora> (último acceso: 1 de noviembre de 2017).
- Grugel, Jean, Pia Ruggirozzi, y Thirkell White. 2008. "Beyond the Washington Consensus? Asia and Latin America in search of more autonomous development". *Revista International Affairs* 84: 499-517.
- Grugel, Jean, y Pia Ruggirozzi. 2012. "Post-neoliberalism in Latin America: Rebuilding and Reclaiming the State after Crisis". *Development and Change* 43: 1-21.
- Guzmán, Juan, y Silvia Molina. 2015. *Discursos y realidades: Matriz energética, políticas e integración*. http://www.cedla.org/sites/default/files/discursos_y_realidades_matriz_energetica_politicas_e_integracion.pdf (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- Haas, Ernst. 1967. "The Uniting of Europe and the Uniting of Latin America". *Revista Journal of Common Market Studies* 5, n° 4: 315-343.

- Hakim, Paul. 2010. "O Brasil em ascensão: Os desafios e as escolhas de uma potência global emergente". *Política Externa* 19, nº 1.
- Hayes, John, y Christopher Allinson. 1994. "Cognitive Style and its Relevance for Management Practice". *British Journal of Management* 5: 53–71.
- Helleiner, Erick. 2000. "Reflexiones braudelianas sobre la globalización económica: El historiador como pionero". *Revista Análisis Político* (Iepri Universidad Nacional) 39.
- Hernández, Luis. 2015. *Poder inteligente brasileño: Defensa y política integracionista en sudamérica entre 2009 y 2014*. Quito: FLACSO.
- Hidalgo, Luis. 2011. *Political Economy Of Development: The retrospective enactment of an academic branch*. <http://www.uhu.es/antonio.hidalgo/documentos/EPD.pdf> (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- Hirst, Mónica. 2006. "Brazil as an intermediate state and regional power: Action, choice and responsibilities". *Revista: International Affairs* 82: 21-40.
- Hurrell, Andrew. 2000. *Regionalism in world politics: Regional organization and international order*. Gran Bretaña: Oxford University Press.
- IIRSA. 2000. *Historia*. <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=121> (último acceso: 19 de noviembre de 2017).
- 2011. *Taller sobre agendas cartográficas*. http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/geo11_baires11_agenda_cartografica.pdf (último acceso: 18 de noviembre de 2017).
- Ikenberry, John. 1996. "The Future of International Leadership". *Political Science Quarterly* 111.
- INFRALATAM. 2016. *Infraestructura en America Latina y el Caribe*. <http://www.infralatam.info/> (último acceso: 20 de diciembre de 2017).
- Jaimurzina, Azhar, Gabriel Pérez, y Ricardo Sánchez. 2015. *Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional*. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39427/S1500864_es.pdf?sequence=1 (último acceso: 20 de noviembre de 2017).
- Kappel, Robert. 2011. "The decline of Europe and the US: shifts in the world economy and in global politics". *GIGA Focus International*, nº 1.
- Keohane, Robert. 1969. "Lilliputians' Dilemma: Small States in International Politics". *International Organizations* 32, nº 2: 291-310.

- Kindleberger, Charles. 1981. "Dominance and Leadership in the International Economy: Exploitation, Public Goods, and Free". *International Studies Quarterly* 25, n° 2: 242-254.
- Kohan, Jorge. 2003. *Perspectivas de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana*. http://www.alide.org.pe/download/CEDOM/Infraestructura_AS2003/Iniciativas%20Regionales/29perspeJorge%20Kogan%20BSAS%20.pdf (último acceso: 20 de octubre de 2017).
- Krainer, Anita, y María Mora. 2011. "Amenazas y retos en la gestión de la Reserva de Biosfera Yasuní". *FLACSO*: 133-148.
- Krugman, Paul. 1991. "Increasing returns and economic geography". *The Journal of Political Economy* 99, n° 3: 483-499.
- Laats, Henkjan. 2009. *La Integración Suramericana: Actuar juntos y bien*. Cochabamba: CEADESC.
- Lafer, Celso. 2009. "Partidarização da Política Externa". *O Estado de S.Paulo*: A2.
- MacDonald, Laura, y Arne Ruckert. 2009. *Post-Neoliberalism in the Americas: International Political Economy Series*. Michigan: Palgrave Macmillan.
- Mackinder, Halford. 1904. "The geographical pivot of history". *The Geographical Journal*: 421-37.
- Malamud, Andrés. 2011. "A leader without followers? The growing divergence between the regional and global performance of Brazilian foreign policy". *Revista Latin American Politics and Society*, n° 53: 1-24.
- Malamud, Andrés. 2010. "Latin American Regionalism and EU Studies". *Revista Journal of European Integration* 32: 637-657.
- Malamud, Andrés, y Gian Luca Gardini. 2012. "Has Regionalism Peaked? The Latin American Quagmire and its Lessons". *The International Spectator: Italian Journal of International Affairs* 47: 116-133.
- Mantega, Guido. 2012. *La integración de América del Sur: El BNDES como agente de la política externa brasileña*. Brasília: Itamaraty.
- Martín, José. 2013. *Globalización y desarrollo: Una reflexión desde América Latina y el Caribe*. Bogotá: Editorial Alfaomega Colombiana y Cepal.
- Mato, Daniel. 2005. *Cultura, política y sociedad: Perspectivas latinoamericanas*. Buenos Aires: CLACSO.

- Molina, Silvia, Gerardo Cerdas, Sofía Jarrín, Vanessa Torres, y Francisco Rivasplata. 2015. "De IIRSA a COSIPLAN Cambios y continuidades". *Revista informativa de la coalición regional* 2: 1-19.
- Morales, Daniel. 2014. *Anuario de la integración latinoamericana y caribeña Situación de la UNASUR en 2010: ¿Impasse de la integración suramericana?* Jalisco, México: Ediciones de la Noche Guadalajara.
- Morán, Sagrario. 2004. "Brasil, el gigante de sudamérica con vocación mundial: un proyecto inacabado". *Vanguardia*: 123- 135.
- Morgenthau, Hans, y Kenneth Thompson. 1993. *Politics among nations: The struggle for power and peace*. New York: McGraw-Hill.
- Morrison, Fay. 2007. *Infraestructura en América Latina y el Caribe Acontecimientos recientes y desafíos principales*. <http://siteresources.worldbank.org/INTMEXICOINSPANISH/Resources/infraestructura-espanol.pdf> (último acceso: 24 de febrero de 2017).
- Mytelka, Lynn, y Keith Smith. 2002. Policy learning and innovation theory: An interactive". *Research Policy*: 1467–1479.
- Naciones Unidas. 2002. *Declaración de Johannesburgo sobre el Desarrollo Sostenible*. http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/WSSDsp_PD.htm (último acceso: 11 de noviembre de 2017).
- 2014 *Políticas industriales y tecnológicas en América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Nerys, Wilson. 2010. "La integración física y la viabilidad de la IIRSA". En *Una región en construcción: UNASUR y la integración en América del Sur*, de Manuel Cienfuegos y José Sanahuja, 207-241. Barcelona: CIDOB.
- Nolte, Detlef. 2010. "How to compare regional powers: Analytical concepts and research topics". *Review of International Studies* 36: 881–901.
- Nolte, Detlef. 2006. "Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis". *GIGA Working Papers*, n° 30: 1-37.
- Nowak, Wioletta. 2014. "Sino-European Trade Competition in Latin America and the Caribbean." *Chinese Business Review* 13, n° 9: 552-561.
- Nye, Joseph. 2008. "The Future of American Power". En *War, Peace and Hegemony in a Globalized World: The Changing Balance of Power in the Twenty-First Century*, de Chandra Chari. Londres: Routledge.
- O'Neill, Jim. 2001. "Building better global economic BRICs". *Global Economics* 66: 1-13.

- Oddone, Nahuel, Martín Quiroga, Henrique Sartori de Almeida, y Alicia Williner. 2015. *Pactos territoriales en la construcción de regiones transfronterizas: por una mayor integración a múltiples niveles*. México D.F., México: CEPAL.
- Odio, Mayda. 2010. "Enfoques principales del neoestructuralismo como corriente del pensamiento económico latinoamericano". *Aunario Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Oriente* 1: 58-66.
- OECD. 2011. *La OCDE pide una acción inmediata para impulsar a la debilitada economía global*. <http://www.oecd.org/centrodemexico/medios/laocdepideunaaccioninmediataparaimpulsaraladebilitadaeconomiaiglobal.htm> (último acceso: 2 de diciembre de 2017).
- OMC. 2017. *Comercio Brasil*. <https://www.wto.org/indexsp.htm> (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- Onuki, Janina. 2006. "Brasil e a construção do Mercosul". *Revista Relações internacionais do Brasil: Temas e agendas*: 299- 320.
- Palestini, Stefano, y Giovanni Agostinis. 2015. "Constructing regionalism in South America: The cases of sectoral cooperation on transport infrastructure and energy". *Journal of International Relations and Development*: 1–29.
- Panchana, Alida. 2012. *Gestión del liderazgo y valores en el Colegio Nacional Portoviejo de la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí, durante el período lectivo 2011-2012*. Portoviejo: Universidad Técnica Particular de Loja: Centro Universitario Portoviejo.
- Pastrana, Eduardo. 2012. "Why Regionalism Has Failed in Latin America: Lack of Stateness as an Important Factor for Failure of Sovereignty Transfer in Integration Projects". *Contexto Internacional* 35, nº 2: 443-468.
- Pastrana, Eduardo, Stefan Jost, y Daniel Flandes. 2012. *Colombia y Brasil: ¿socios estratégicos en la construcción de Suramérica?* Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Pastrana, Eduardo, y Hubert Gehring. 2014. *Alianza del Pacífico: mitos y realidades*. Cali: Editorial Universidad Santiago de Cali.
- Patriota, Antonio. 2013. "Diplomacia e democratização". *Revista Política Externa* 22, nº 2: 9-16.
- Perrotta, Daniela. 2012. "La integración regional en América del Sur como objeto de estudio: ¿En pos de la construcción de un campo?" En *Teoría de Relaciones Internacionales*, de Elsa Llenderrozas. Buenos Aires, Argentina: EUDEBA.
- Perrotti, Daniel, y Ricardo Sánchez. 2011. "La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe". *División de Recursos naturales e infraestructura* 153.

- Pinheiro, Leticia, y Gabrieli Gaio. 2016. "Cooperation for Development, Brazilian Regional Leadership and Global Protagonism". *Revista Brazilian Political Sciences* 2: 67-80.
- Potestá, Orazio. 2014. *Los intereses de Brasil en la integración sudamericana*. <https://opotesta.wordpress.com/2014/07/29/los-intereses-de-brasil-en-la-integracion-sudamericana/> (último acceso: 23 de febrero de 2017).
- Prado, Bárcena. 2014. *Integración regional: Hacia una estrategia de cadenas de valor inclusivas*. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36733/S2014216_es.pdf (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- Prud'homme, Rémy. 2004. "Infrastructure and Development". En *The World Bank and Oxford University Press*, de Francois Bourguignon y Boris Pleskovic, 153-191. Washington DC: Lessons of Experience.
- Quiliconi, Cintia. 2013. "Modelos competitivos de integración en el hemisferio occidental: ¿Liderazgo competitivo o negación mutua?" *Revista CIDOB d'Afers Internacionals* (Barcelona Centre for International Affairs), nº 102-103: 147-168.
- Quispe, Luciano, Iván Loncharich, Lidia Espinoza, y Erick Mormontoy. 2013. "La integración en infraestructura sudamericana: un análisis a partir del liderazgo regional brasileño". *Revista Andina de Estudios Políticos* 3, nº 1: 166-185.
- Rascovan, Alejandro. 2016. "La infraestructura y la integración regional en América del Sur: Una visión geopolítica de los proyectos ferroviarios en el marco de IIRSA-COSIPLAN". *Revista Relaciones Internacionales* 25, nº 51: 23.
- Ricupero, Rubens. 2014. *Brasil: credibilidad y costos del ajuste*. https://www.clarin.com/opinion/Brasil-Dilma_Rousseff-ajuste_0_H12ItJd5DXx.html (último acceso: 9 de diciembre de 2017).
- Riggirozzi, Pía. 2010. "Region, Regionness and Regionalism in Latin America: Towards a New Synthesis". *New Political Economy* 17, nº 4: 421-443.
- Riggirozzi, Pía. 2014. "Regionalism through social policy: Collective action and health diplomacy in South America". *Journal Economy and Society* 43, nº 3: 432-454.
- Riggirozzi, Pía. 2012. "Re-territorializando consensos: Hacia un regionalismo post-hegemónico en América Latina". En *El regionalismo "post-liberal" en América Latina y el Caribe: Nuevos actores, nuevos temas, nuevos desafíos*, de Laneydi Martínez Andrés Serbin y Haroldo Ramanzini, 550. Buenos Aires, Argentina: Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales (CRIES).
- Riggirozzi, Pía, y Diana Tussie. 2012. *The Rise of Post-hegemonic Regionalism*. Netherlands: Editorial Dordrecht-Springer.

- Rojas, Francisco. 2013. "Transformaciones globales y cambios en las relaciones de poder en América Latina y el Caribe". *Nueva Sociedad*: 1-23.
- Rosales, Osvaldo. 2015. "El neoestructuralismo en América Latina". *Revista Iberoamericana*, n° 15: 397-401.
- Rosso, Fernando, y Juan Dal Maso. 2017. *Dossier: Antonio Gramsci 1891-1937*. <http://www.laizquierdadiario.com/Dossier-Antonio-Gramsci-1891-1937> (último acceso: 2 de diciembre de 2017).
- Rovira, Cristóbal. 2012. "The ambivalence of populism: threat and corrective for democracy". *Journal Democratization* 19, n° 2: 184-208.
- Rozas, Patricio, José Bonifaz, y Gustavo Guerra. 2012. *El financiamiento de la infraestructura: propuestas para el desarrollo sostenible de una política sectorial*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Rozas, Patricio, y Ricardo Sánchez. 2004. *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: Revisión conceptual*. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6441/S048642_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- Ruíz, Víctor, y Villacreses Homero. 2015. *Análisis de los costos operativos entre el sistema de transporte público urbano y el tranvía de la ciudad de Cuenca en el 2014*. <http://studylib.es/doc/5655111/an%C3%A1lisis-de-los-costos-operativos-entre-el-sistema-de-tra...> (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- Rusell, Roberto, y Juan Tokatlian. 2002. "De la autonomía antagónica a la autonomía relacional: Una mirada teórica desde el Cono Sur". *Revista de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede México* 21: 159-194.
- Sacchetti, Laura, y Marcela Belardo. 2015. "Historia de la salud argentina y latinoamericana: una experiencia innovadora en la carrera de Medicina". *Interface Comunicação Saúde Educação* 19, n° 55: 1243-52.
- Sack, Robert. 1986. *Human Territoriality: Its Theory and History*. New York: Cambridge University Press.
- Safarov, Alejandro. 2000. "El Territorio como factor dinámico de la integración: La ZICOSUR". *Revista Persona*.
- Salazar, Juan, entrevista de Carla Zapata. 2017. *El rol de Brasil en la infraestructura del COSIPLAN de UNASUR* (15 de febrero de 2017).

- Samper, Ernesto. 2014. *Samper: Unasur debe multiplicar esfuerzos por la inclusión social*. <https://www.telesurtv.net/news/Samper-Unasur-debe-multiplicar-esfuerzos-por-la-inclusion-social-20141203-0034.html> (último acceso: 9 de octubre de 2017).
- Sanahuja, José. 2008. "Del regionalismo abierto al regionalismo post liberal: Crisis y cambio en la integración en América Latina y el Caribe". En *El regionalismo "post-liberal" en América Latina y el Caribe: Nuevos actores, nuevos temas, nuevos desafíos*, de Andrés Serbin, Laneydi Martínez y Haroldo Ramanzini, 550. Buenos Aires: CRIES.
- 2016. *Pensamiento Propio - América Latina: de la bonanza a la crisis de la globalización*. Buenos Aires, Argentina: CRIES.
- 2012. *Post-liberal Regionalism in South America: The case of UNASUR*. Roma: EUI RSCAS.
- Sanahuja, José. 2010. "Regionalismo post-liberal y multilateralismo en Sudamérica: El caso de UNASUR". En *El regionalismo "post-liberal" en América Latina y el Caribe: Nuevos actores, nuevos temas, nuevos desafíos*, de Andrés Serbin, Laneydi Martínez y Haroldo Ramanzini, 550. Buenos Aires: CRIES.
- Sánchez, Ricardo, y Daniel Perrotti. 2011. *La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe*. <http://www.cepal.org/es/publicaciones/6357-la-brecha-infraestructura-america-latina-caribe> (último acceso: 17 de octubre de 2017).
- Sandler, T. 2006. "Regional public goods and international organizations". *Review of International Organizations* 1, nº 1: 5-25.
- Sardenberg, Carlos. 1987. *Aventura E Agonia: Nos Bastidores Do Cruzado*. San Pablo: Campanhia das letras.
- Schenoni, Luis. 2012. "Ascenso y hegemonía: Pensando a las potencias emergentes desde América del Sur". *Revista Brasileira de Política Internacional* 55, nº 1: 31-48.
- Schenoni, Luis. 2014. "Brasil en América del Sur La lógica de la unipolaridad regional". *Revista Nueva Sociedad* 250: 138-149.
- Schirm, Stefan. 2007. "Führungsindikatoren und Erklärungsvariablen für die neue internationale Politik Brasiliens". *Revista Lateinamerika Analysen*, nº 11: 107-130.
- Schoeman, Marlize, y Petrie Meyer. 2007. "Comparative study on adaptive rational macromodels of highly resonant structures". *Int J RF and Microwave Comp Aid Eng* 17: 286–294.
- Scholvin, Sören, y Andrés Malamud. 2014. *Is there a Geoeconomic Node in South America?: Geography, Politics and Brazil's Role in Regional Economic Integration*. Lisboa: ICS Working papers.

- Schütt, Kurt-Peter, y Flavio Carucci. 2008. *El factor energético y las perspectivas de integración en América del Sur*. Caracas: Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales-ILDIS.
- Sennes, Ricardo, y Pedroti Paula. 2008. "Entre la geopolítica y la geoeconomía: La energía en las Relaciones Latinoamericana". En *América Latina: Integración o fragmentación?*, de Ricardo Lagos. Buenos Aires: Edhasa.
- Serbin, Andrés. 2012. "New Regionalism and Civil Society: Bridging the Democratic Gap?" En *The Rise of Post-Hegemonic Regionalism: The Case of Latin America*, de Pía Riggirozzi y Diana Tussie, 147-65. Netherlands: Springer.
- Serbin, Andrés, Laneydi Martínez, y Haroldo Ramanzini. 2012. *El regionalismo "post-liberal" en América Latina y el Caribe: Nuevos actores, nuevos temas, nuevos desafíos*. CRIES.
- Serebrisky, Tomás. 2014. *Infraestructura sostenible para la competitividad y el crecimiento inclusivo*. [https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6398/Infraestructura %20sostenible%20para%20la%20competitividad%20y%20el%20crecimiento%20incl usivo%20-%20Estrategia%20de%20Infraestructura%20del%20BID.pdf](https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6398/Infraestructura%20sostenible%20para%20la%20competitividad%20y%20el%20crecimiento%20inclusivo%20-%20Estrategia%20de%20Infraestructura%20del%20BID.pdf) (último acceso: 20 de noviembre de 2017).
- Simmonds, Oscar. 2014. "Brasil y Colombia frente a la integración infraestructural: entre la construcción de región y el ostracismo". *Papel Político* 19, n° 1.
- Soares De Lima, Maria. 2008. *El lugar de América del Sur en la política externa brasileña*. Brasilia: Ministerio de Relaciones Exteriores.
- 2013. *El lugar de América del Sur en la política externa brasileña*. [http://dc.itamaraty.gov.br /imagens-e-textos/obrasintegracao-esp02.pd](http://dc.itamaraty.gov.br/imagens-e-textos/obrasintegracao-esp02.pd) (último acceso: 24 de febrero de 2017).
- Soares de Lima, María, y Mónica Hirst. 2006. "Brazil as an intermediate state and regional power: Action, choice and responsibilities". *Revista International Affairs* 82: 21-40.
- Sorj, Bernardo, y Sergio Fausto. 2011. *El Estado de la Democracia en América Latina. Brasil y América del Sur: Miradas cruzadas*. Buenos Aires, Argentina: Catálogos S.R.L.
- Sosa, Ramiro. *Sudamérica: 2005. IIRSA y RIISA dislexia ideológica sudamericana*. <https://www.servindi.org/actualidad/opinion/222> (último acceso: 15 de noviembre de 2017).
- Sosa, Samuel. 2012. "La visión de los negocios predominante en el neoliberalismo para reemplazarla progresivamente por una visión de justicia social y ambiental". *Revista Mexico Ciencias Políticas* 57, n° 214.

- Spektor, Matias. 2011. *El regionalismo del Brasil*. http://www.plataformademocratica.org/Archivos/Plataforma_Democratica_Working_Paper_16_2011_Resumen_Espanhol.pdf (último acceso: 20 de octubre de 2017).
- Stuenkel, Oliver. 2014. "The BRICS and the Future of R2P: Was Syria or Libya the Exception?" *Global responsibility to protect* 6: 3-28.
- Sunkel, Osvaldo, y Gustavo Zuleta. 1990. "El neoestructuralismo versus el neoliberalismo en los años noventa". *Revista de la CEPAL* 42: 35-54.
- Swyngedouw, Erik. 2003. "Globalisation or 'Glocalisation'? Networks, Territories and Rescaling". *Cambridge Review of International Affairs* 17, nº 11: 25-48.
- Tavares, José. 2013. "De la IIRSA al COSIPLAN: Desafíos de la Integración Física de América del Sur". En *Brasil y América Latina: ¿Qué Liderazgo es Posible?*, de Bernardo Sorj y Sergio Fausto, 141-164. San Pablo: Plataforma Democrática.
- Torres, Marco, entrevista de Carla Zapata. 2017. *El rol de Brasil en la infraestructura del COSIPLAN de UNASUR* (10 de febrero de 2017).
- Turcotte, Sylvain. 2008. "La política de Brasil hacia sudamérica: entre voluntarismo y resistencias". *Foro Internacional* 194, nº 48.
- Tussie, Diana. 2008. "¿Réquiem o un nuevo sendero para la integración?" En *Las paradojas de la integración en América Latina y el Caribe*, de Josette Altmann y Francisco Rojas Aravena. Madrid, España: Siglo XXI de España Editores S.A.
- UNASUR - COSIPLAN. 2015. *Proyectos 2015*. <https://www.flipsnack.com/IIRSA/fichas-de-la-cartera-del-cosiplan-y-de-la-api-por-eje-y-por-pais.html> (último acceso: 6 de noviembre de 2017).
- UNASUR. 2013. *Por la cual el consejo de jefas y jefes de estado y de gobierno de la unión de naciones suramericanas aprueba las directrices para el funcionamiento del foro de participación ciudadana*. <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:0oPK16IAxJYJ:isags-unasur.org/uploads/biblioteca/1/bb%5B595%5Dling%5B1%5Danx%5B1779%5D.pdf+&cd=7&hl=es-419&ct=clnk&gl=ec&client=firefox-b-ab> (último acceso: 1 de noviembre de 2017).
- UNASUR. 2011. *Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas*. Tratado UNASUR, Quito: Unión de Naciones Suramericanas.
- Vadell, Javier, y Barbara Lamas. 2010. "The brazilian Leadership and the Concentric Circles of Integration Process: From South America to Latin America". *Congress of the Latin American Studies*. Toronto, Canada: Springer. 18.

- Van Langenhove, Luk. 2016. "Global and Regional Leadership of BRICS countries". En *Conceptualising Regional Leadership: The Positioning Theory Angle*, de Stephen Kingah y Cintia Quiliconi. Switzerland: Springer.
- Van Langenhove, Luk, Marieke Zwartjes, y Georgios Papanagnou. 2016. "Conceptualising Regional Leadership: The Positioning Theory Angle". *Global and Regional Leadership of BRICS Countries*: 13-27.
- Varas, Augusto. 2008. *Brasil en Sudamérica: De la indiferencia a la hegemonía*. http://fride.org/descarga/COM_Brasil_sudamerica_ESP_may08.pdf (último acceso: 20 de noviembre de 2017).
- Vázquez, Federico. 2016. *Brasil: La crisis de un proyecto nacional y regional*. <http://nuso.org/articulo/brasil-la-crisis-de-un-proyecto-nacional-y-regional/> (último acceso: 8 de octubre de 2017).
- Vera, Cecilia, y Estéban Pérez. 2015. *Informe de Financiamiento para el Desarrollo*. Santiago de Chile: MIMEO: División de Desarrollo Económico, CEPAL.
- Vigevani, T., y Horaldo Ramanzini. 2010. "The Changing Nature of Multilateralism and Brazilian Foreign Policy". *The International Spectator* 45: 63-71.
- Villanueva, Liliana. 2000. *Un dialogo necesario en un mundo globalizado*. Lima: Bellido Ediciones E.I.R.L.
- Visentini, Paulo. 2013. *Diplomacia e desenvolvimento da Ásia: Fundamentos para as parcerias estratégicas*. Vol. II, de *Parcerias Estratégicas do Brasil: a dimensão multilateral e as parcerias emergentes*, de Antônio Lessa y Henrique De Oliveira, 181-213. Belo Horizonte: Fino Traço Editora.
- Walt, Stephen. 1998. "International Relations: One World, Many Theories". *Foreign Policy* 110: 29-46.
- Weiffen, Brigitte, Leslie Wehner, y Detlef Nolte. 2013. "Overlapping regional security institutions in South America: The case of OAS and UNASUR". *International Area Studies Review* 16, n° 4: 370 –389.
- Wendt, Alexander. 1999. "Anarchy is what states make of it". *International Organization* 46, n° 2: 391-425.
- Zibechi, Raul. 2010. *Alternativas latinoamericanas de desarrollo humano y estudios antropológicos: El ciclo progresista en Sudamérica ha terminado*. <http://aldhea.org/raul-zibechi-el-ciclo-progresista-en-sudamerica-ha-terminado/> (último acceso: 20 de noviembre de 2017).

Zibechi, Raúl. 2012. *Brasil potencia: Entre la integración regional y un nuevo imperialismo*.
Bogotá, Colombia: Ediciones Desde abajo.