

LA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL DE SUDAMÉRICA (IIRSA): UNA MIRADA DESDE LA LOGÍSTICA

THE SOUTH AMERICAN IIRSA: A CRITICAL LOGISTICS' VIEW

Alessandro Peregalli*

Artículo recibido: 10-06-2017

Aprobado: 02-08-2017

Resumen

En los análisis sobre las alternativas geopolíticas que se han desarrollado en las últimas décadas en América Latina, se ha dado mucha atención a las diferencias de modelos políticos y económicos entre el regionalismo neoliberal y el regionalismo posneoliberal o contrahegemónico, impulsado por los llamados gobiernos progresistas. Sólo recientemente han ido emergiendo algunas críticas centradas en el neoextractivismo que, entre otras cosas, han señalado la continuidad entre dichos modelos. Sin embargo, esa crítica sigue menospreciando la importancia de la infraestructura logística como factor fundamental del desarrollo capitalista regional. Un ejemplo es representado por el plan “Iniciativa para la Integración Regional de Sudamérica” (IIRSA), que incluye 10 corredores y casi 600 proyectos, sobre todo carreteros. Planteado en el año 2000 por el entonces presidente de Brasil Henrique Cardoso, la IIRSA ha vinculado a todos los países de Sudamérica y ha permanecido durante los diferentes ciclos hegemónicos en la región, volviéndose cada vez más central entre los planes de integración regional.

*Cursa el Doctorado en Estudios Latinoamericanos, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM
peregalli.alessandro@gmail.com

Retomando una reciente literatura académica alrededor de la logística, de su genealogía, sus discursos y sus dispositivos en el plano del gobierno y de la gobernanza, este artículo trata de destacar el surgimiento de la IIRSA en el cuadro del crecimiento generalizado de grandes planes infraestructurales alrededor del mundo, por la exigencia del capital de recuperar, a través de la aceleración del ciclo de circulación de *commodities*, la tendencia a maximizar la ganancia en el ciclo normal de acumulación. Todo esto pone la logística

como uno de los principios articuladores de la globalización, más allá de las diferencias políticas que puedan surgir al mando de los Estados-naciones, y conlleva consecuencias como la gestación de formas de gobierno nuevas, proclives a la producción de nuevos espacios estratégicos, como los corredores y las zonas económicas especiales.

Abstract

In the analysis of the geopolitical alternatives that in recent decades have been developed in Latin America, it has been given close attention to the differences in political and economic models between neoliberal model of regional integration and the “post-neoliberal” and “counter-hegemonic” one, driven by the so-called “progressive governments”. Only recently have been emerging a few criticisms focused on neoextractivism which pointed out the continuity between these models. However, this criticism has been belittling the importance of logistics infrastructure as a key factor of regional capitalist development. An example is represented by IIRSA (Regional integration in South America initiative) plan, which includes 10 riders and nearly 600 communication and road projects. Raised in 2000 by the then President of Brasil Henrique Cardoso, IIRSA has been linked to all the countries of South America and has remained during the different cycles hegemony in the region, becoming rather an increasingly more central plan. By reviewing a recent academic literature grown around logistics, his genealogy, his discourses and their devices at the level of the government and of governance, this article tries to highlight the arisings of IIRSA in the box of a general growth of huge infrastructural plans around the world; the last was due to the requirement of the capital to recover, through the acceleration of the cycle of circulation of commodities, the tendency to maximize the gain in the normal cycle of accumulation. All this makes logistics as one of the main articulation axes of globalization, beyond the political differences that may arise at the helm of the nation States, and entails consequences as the gestation of new forms of govern, prone to the production of new spaces strategic, such as corridors and special economic zones.

Palabras clave: logística, infraestructura, neo-extractivismo, corredores, gobernanza.

Keywords: logistics, infrastructure, neo-extractivism, corridors, governance.

I. Introducción

“Quien quiera emprender cualquier cosa contra el mundo existente, tiene que partir de esto: la verdadera estructura del poder es la organización material, tecnológica, física de este mundo. El gobierno no está más en el gobierno”.

Comité Invisible, A nuestros amigos

Presentada en el año 2000 por el entonces presidente de Brasil, Fernando Enrique Cardoso, la IIRSA (Iniciativa para la Integración Regional de Sudamérica) ha atravesado los últimos 17 años de historia del subcontinente sudamericano con éxitos alternos, pero en sí ha logrado sobrevivir a las distintas fases hegemónicas que han caracterizado la región. Se trata de un plan que contempla, a

Quiero proponer un resumen de los análisis y los discursos más avanzados que la academia ha desarrollado en torno al tema de la logística en el capitalismo contemporáneo

la fecha, cerca de 600 proyectos de construcción de carretera, gaseoductos, hidrovías, represas, puertos, abarcando todos los 12 países de la región en 10 ejes de integración, y teniendo consecuencias importantes, en algunos casos dramáticas, en 1.347 pueblos¹.

Gobiernos de los más diferentes colores políticos, proyectos de integración regional de tipo abierto, revisionista o antisistémico, ciclos ascendentes o descendientes del mercado de las *commodities* han imprimido sus propios rasgos en el proyecto, pero no lo han cuestionado en lo fundamental. La razón, probablemente, está en su carácter aparentemente técnico y a-político, y en su invisibilización a nivel mediático: a pesar de las resistencias que enfrentan algunos de sus proyectos fundamentales, como el túnel binacional de Agua Negra entre Argentina y Chile, el complejo hidroeléctrico del Río Madeira en Brasil o la represa Inambari en Perú, la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos en el parque del TIPNIS en Bolivia, en la mayoría de los casos incluso se desconoce que estos proyectos hacen parte de un único plan, o se encuentra muy difícil llevar las luchas a un nivel más general y transnacional.

Quizás esto ocurra en cuanto la IIRSA pertenezca al universo de dominación y de *governance* propio de la “logística”, y que funda su eficacia discursiva y gubernamental precisamente en su supuesta despolitización, y en su capacidad de hacer híbridos los confines entre las categorías políticas de la modernidad a las cuales estamos acostumbrados.

En este artículo intentaré no tanto resolver el difícil tema de la IIRSA, sino trazar algunas líneas de investigación que trataré desarrollar más eficazmente en próximas etapas. En este sentido, en la primera parte quiero proponer un resumen de los análisis y los discursos más avanzados que la academia ha desarrollado en torno al tema de la logística en el capitalismo contemporáneo; en la segunda parte, intento reconstruir a grandes rasgos la historia y las características de la IIRSA en sus especificidades y en el campo de relaciones sociales, geoeconómicas y geopolíticas del subcontinente sudamericano; en las conclusiones me propongo indicar con mayor precisión cómo integrar un análisis de la IIRSA en el ámbito de un discurso global sobre la logística contemporánea.

2. Logística

2.1 Logística y sector militar

Siguiendo la genealogía del concepto de logística propuesta por el investigador italiano Giorgio Grappi, el término tiene un doble origen: en primer lugar deriva de la palabra griega λογίζομαι, que significa “computar”; su segunda definición, que se afirmó durante el siglo XIX, define la

¹Con precisión: 664 comunidades indígenas, 247 comunidades campesinas, 146 comunidades afro-descendientes, 139 comunidades de pescadores y recolectores, 60 organizaciones sociales como Techo o desempleados y 59 organizaciones ambientalistas (Porto Gonçalves, 2011).

logística como aquella branca del sector militar que se ocupa de organizar los abastecimientos y los transportes de los ejércitos (Grappi, 2016: 18). De allí deriva uno de los convencimientos más difundidos en el ámbito de los teóricos de la logística contemporánea, es decir el entrelazarse cada vez más profundo en el creciente sector económico de la logística con la progresiva militarización de la sociedad. Al contrario, Grappi considera que la “revolución logística” ocurrida a partir de la segunda mitad del siglo XX se impuso como paradigma de gobierno capaz de incidir tanto en la organización militar y en el papel que adquirió la seguridad en la sociedad capitalista, como en la propia esfera de la organización económica y en su relación con el plano de la política, de la soberanía, de la ciudadanía, de la toma de decisiones en la sociedad democrática.

Sin embargo, en un primer momento el papel de la logística militar tuvo una evidente centralidad. La exigencia de organización de los ejércitos permitió a esta nueva forma de planificación y cálculo de las exigencias de abastecimiento de las tropas y de conexión infraestructural substituir, o por lo menos integrar, la práctica generalizada del saqueo para el mantenimiento de los soldados fuera de su territorio nacional. Si en un primer momento esta función fue desarrollada en el ámbito de la guerra de los treinta años, fue el desarrollo del ferrocarril la principal mejora cualitativa en este sentido: con la centralización del poder político del moderno Estado-nación, las nuevas redes de comunicación reforzaron mucho su capacidad de intervención militar a larga distancia. En este sentido, como ya observó Henry Lefebvre, la logística se desarrolló en función y subordinadamente a las exigencias de jerarquizar, organizar y homogeneizar el espacio estatal.

La estrecha relación entre plan militar y logística, señala Grappi, ha tenido una fuerte aceleración a lo largo del siglo XX, en primer lugar a partir del creciente rol de la aviación. Sin embargo, fue la guerra en Vietnam la que determinó los embriones de aquel cambio de naturaleza de la función logística que permite hoy a algunos autores, si no es que invertir los términos de la relación entre logística y Estado, por lo menos subrayar su complejidad, como la de la relación entre logística militar y logística de la economía en su conjunto, permitiendo por un lado al *expertise* acumulado en el mundo de la guerra de pasar a la forma-empresa (Cowen, 2014), y por otro de transformar aquello propio de las actividades comerciales en términos funcionales a ulteriores desarrollos de *asset* militares (Grappi, 2016: 42). La llamada “revolución logística” tuvo su momento culminante en la “contenerización”: durante la guerra en Vietnam, la empresa privada de transportes estadounidense Sea Land fue encargada por el gobierno de EE.UU. de manejar el 30% del transporte en función de la guerra, y desarrolló un complejo sistema de *containers* a bordo de navíos. La externalización y privatización de elementos hasta entonces prerrogativa de la soberanía estatal marcó un pasaje central. En los años siguientes, la contenerización pasó rápidamente a esferas comerciales civiles, y su epicentro se movió desde Estados Unidos a Asia, donde hoy en día se encuentran los

Una ulterior transformación en la relación entre logística y esfera militar tiene que ver con el papel creciente de la informática en la organización de los ejércitos contemporáneos

primeros diez puertos por volúmenes de Teu (*Twenty-foot equivalent unit*, la actual unidad de medida de los *containers*).

Una ulterior transformación en la relación entre logística y esfera militar tiene que ver con el papel creciente de la informática en la organización de los ejércitos contemporáneos. En la década de 1950, la Rand Corporation desarrolló, en acuerdo con el Departamento de Defensa estadounidense, el sistema Arpanet, considerado el antepasado de internet. Arpanet se basaba en la construcción de una red de informaciones que no fueran interrumpidas por la desconexión de un único nudo. Dicho principio está en la base de lo que es hoy la forma organizativa de la logística (Grappi, 2016: 41)².

2.2 Ciclo de producción y ciclo de circulación

Si el surgimiento de la logística contemporánea debe mucho a los desarrollos en la actividad militar, la logística militar es hoy en día sólo un tipo de logística, al par de las llamadas “logística urbana”, “logística social”, “logística de la innovación” y “logística industrial”, y entre todos estos ámbitos el elemento común es la adopción de instrumentos, herramientas y parámetros de eficiencia objetivables, cuantificables y mensurables (Grappi, 2016: 46). En el caso de la logística industrial, el término “logística” remite entonces tanto a una lógica capaz de dirigir los procesos productivos dentro de cada empresa, como a un sector económico específico de la *global supply chain* que a finales de 2014 valía 750 mil millones de dólares a nivel mundial (Armstrong and Associates, 2015)³ y en donde en 2013 trabajaban, en los 40 países avanzados o en desarrollo en donde los datos están disponibles, el 21 por ciento de la mano de obra (OIT, 2016)⁴. Según un documento elaborado en 2016 por la Organización Internacional del Trabajo, el sector completo está cada vez más dirigido por Empresas Transnacionales (ETN): acerca del 80 por ciento de todo el comercio global está ligado a las ETN de la *global supply chains* o como *intra-firm* (es decir entre empresas asociadas en los mismos grupos o sus afiliadas) o como *inter-firm* (entre empresas independientes; OIT, 2016).

Los procesos de concentración de riqueza en pocas pero enormes empresas, a su vez engrandecidas a través de continuas fusiones y adquisiciones, van de la mano con los procesos de externalización de cada vez más servicios logísticos a empresas medianas y pequeñas llamadas *third-party logistics* y *fourth-party logistics* pertenecientes a los mismos grupos. Al mismo tiempo, el crecimiento constante de las *global supply chains* en su conjunto conllevó a una ampliación del espectro de lo que se puede definir como “procesamiento logístico” de las mercancías a actividades manufactureras que se realizan a lo largo del flujo logístico, en los puntos de transbordo y en los parques logísticos (Grappi, 2016: 53).

Se trata de dinámicas que nos obligan a repensar a las distinciones clásicas entre producción y circulación en el capitalismo neo-liberal, y a la distinción entre las infraestructuras dedicadas a la primera o a la segunda.

Según Ferrozzi y Shapiro, después de haber ocupado el espacio de la empresa, “la logística descubrió cómo es algo racional, inteligente y útil salir de los confines de la empresa” (Ferozzi y Shapiro, 2000: 10). De esta manera, la logística ya no se reduce a un momento externo al proceso productivo,

² Véase también Ceceña, 2006.

³ <http://www.3plogistics.com/big-deal-2014-3pl-results-and-2015-estimates/>

⁴ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/documents/publication/wcms_480957.pdf

sino se integra a la planificación y gestión de dicho proceso, aportando a él sus herramientas en términos de tecnologías informáticas y software dedicados, e intenta extraer valor de cada momento de la distribución y de la organización de la producción. El asunto fue analizado por aquellos autores que formularon la llamada “teoría de la cadena del valor”, que permitió descomponer el cálculo del valor en todas las fases desde el diseño de un producto a su venta al cliente. Dicha teoría plantea que actividades como los servicios logísticos, el marketing y las ventas no se pueden considerar simplemente como costos sino como pasajes que pueden aumentar el valor total del producto.

En términos más generales, y considerando el desarrollo histórico del capitalismo, se podría afirmar que, como señala David Harvey, siempre ha habido una “solución espacial” a las contradicciones del capitalismo, algo que tanto la sociología y la economía clásica como el marxismo ortodoxo habrían subestimado, dando más importancia al tiempo y considerando el espacio como el contexto a-problemático de la acción histórica. El geógrafo marxista considera cómo una fuente constante de preocupación sea la creación de infraestructuras sociales y físicas que respaldan la circulación del capital (Harvey, 2007); en este sentido, el capitalismo se caracterizaría por un “esfuerzo perpetuo de superar todos los obstáculos espaciales y ‘aniquilar el espacio mediante el tiempo’”.

Siguiendo una línea de alguna forma paralela, el colectivo Tiqqun considera que lo que está atrás de la actual compenetración entre elementos tradicionalmente ligados a la producción con otros que tienen que ver con la esfera de la circulación es el tentativo por parte del capital de compensar lo que se ha perdido en el nivel estático (el ciclo de producción-consumo) a un nivel más dinámico, a través de la aceleración de la circulación; de este modo, el capitalismo logístico tendría a “abolir el propio tiempo, a maximizar la circulación fluida hasta su punto máximo”, y una categoría típicamente logística como el *just in time* sería un indicador de este rechazo a la duración (Tiqqun, 2013)⁵.

La logística en sí abarca un campo de ámbitos particularmente extenso, y es usado por la academia para indicar todo un conjunto de instrumentos, infraestructuras, medios de transporte e informaciones que constituyen la dimensión material de la globalización, y se constituyen alrededor de las ideas de movimiento, espacio y cálculos algorítmicos (Grappi, 2016: 20-21); sin embargo, sin subestimar esta visión compleja y de espectro completo de la logística, en las próximas páginas dejaré un poco de lado aquellos aspectos que tienen que ver con las tecnologías de la información y la cibernética, y me enfocaré en aquella parte de la logística que tiene que ver con el re-ordenamiento territorial que la construcción infraestructural y la llamada política de los corredores conlleva, y sus consecuencias en términos de fragmentación espacial, re-definición de la soberanía, re-articulación

El asunto fue analizado por aquellos autores que formularon la llamada “teoría de la cadena del valor”, que permitió descomponer el cálculo del valor en todas las fases desde el diseño de un producto a su venta al cliente

⁵ <http://tiqqunim.blogspot.mx/2013/01/la-hipotesis-cibernetica.htm>

geopolítica, producción de excepciones normativas como las zonas económicas especiales, las zonas administrativas especiales, los estados de excepción.

2.3 Logística e infraestructura

La logística contemporánea es el principio organizador de un gigantesco proceso de re-configuración y planificación del territorio a través de poderosas obras infraestructurales y urbanísticas. Aunque dichas obras se articulan en nichos territoriales específicos, su horizonte es directamente global, lo que le permite modificar a profundidad tanto los aspectos geoeconómicos como los equilibrios geopolíticos. En efecto, mientras las específicas obras juegan papeles particulares a nivel local, en su conjunto contribuyen a la formación de nuevas espacialidades globalmente entrelazadas, y dentro de esta dimensión sus localizaciones adquieren un sentido pleno (Grappi, 2016: 119). Justamente, se les ha dado el nombre de *global supply chain*, y su relevancia cada vez mayor les ha puesto al centro de las preocupaciones estratégicas de los gobiernos y los operadores económicos, permitiendo hablar del principio de la *global chain security*. La incidencia de las preocupaciones sobre la seguridad tiene fuertes repercusiones sobre el control de la mano de obra, como la tendencia a definir cualquier iniciativa sindical en estos nudos como una amenaza al interés público: como lo afirma Deborah Cowen, “la lógica de la seguridad de la *supply chain* re-define la interrupción de los sistemas logísticos como asuntos de seguridad nacional, ratificando una guerra social en contra de los trabajadores” (Cowen, 2014: 93).

La logística contemporánea es el principio organizador de un gigantesco proceso de re-configuración y planificación del territorio a través de poderosas obras infraestructurales y urbanísticas

“La lógica de la seguridad de la *supply chain* re-define la interrupción de los sistemas logísticos como asuntos de seguridad nacional, ratificando una guerra social en contra de los trabajadores” (Cowen, 2014: 93)

La manera en que diversos proyectos de infraestructura se entrelazan toma la forma de corredores, lo que ha llevado a algunos autores a hablar de “política de los corredores”. Esta política se caracteriza por un lado por estar definida por una variedad de actores (tanto instituciones públicas como sujetos privados), cuyas líneas se plantean en específicos *forum* y autoridades de gestión, donde se establecen reglamentos internos y patrones procedimentales; por otro, a lo largo de los corredores, esta política promueve la formación de diferentes tipos de zonas, regiones especiales, áreas dedicadas, *new towns*, y su conexión entre sí; en fin, esta política se realiza no tanto al interior de un específico espacio estatal, sino con niveles diferentes en dimensiones al mismo tiempo infraestatales, estatales y transnacionales, produciendo así nuevas territorialidades (Grappi, 2016: 121-122). Su lógica, además, modifica la manera en que instituciones internacionales como el Banco Mundial (BM) o bancos regionales como el

Banco Asiático de Desarrollo (BasD), el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (AIIB) o el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) definen los programas de intensificación de las principales operaciones capitalistas usando las inversiones en infraestructura como acciones privilegiadas (Grappi, 2016: 125).

Alrededor del mundo en los últimos años surgieron enormes planes de corredores de infraestructuras, como los proyectos chinos de la llamada “Nueva Vía de la Seda” hacia Kazakistán y el Mar Caspio y la Vía de la Seda Marítima, que apunta a conectar China con los países de la Asociación de las Naciones del Sureste Asiático (ASEAN), la serie de proyectos hindúes que constituyen el *golden and diamond quadrilateral*, los corredores trans-europeos Ten y, en América Latina, el proyecto mesoamericano llamado Plan Puebla Panamá (PPP) y el plan IIRSA en Sudamérica. Aunque estos planes sean de por sí de enorme tamaño, y abarcan a una multitud de países, su novedad está también en su carácter de conexión entre sí, por lo cual se le tiene que considerar en su escala directamente global.

En todos los casos, estos proyectos tienen una estrecha relación con la ya larga experiencia de proliferación de Zonas Económicas Especiales y Zonas Administrativas Especiales a lo largo del planeta, sobre todo en el mundo pos-colonial. La llamada “zonización”, de la cual un ejemplo fundamental fue el surgimiento de zonas maquiladoras en México en la zona fronteriza con EE.UU., remonta a la década de 1970 y ha sido funcional a la apertura comercial de regímenes burocráticos económicos inclusivos y de economía planificada, produciendo así geografías económicas estratificadas, discontinuas y fragmentadas; en este contexto, la utopía de la política de los corredores sirve para transformar este espacio estriado en un espacio liso, donde estas zonas se puedan conectar entre sí a través de un completo reordenamiento del territorio y donde, si necesario, se puedan crear otras.

Estos proyectos tienen una estrecha relación con la ya larga experiencia de proliferación de Zonas Económicas Especiales y Zonas Administrativas Especiales a lo largo del planeta, sobre todo en el mundo pos-colonial

Veremos pronto, y el caso de IIRSA es emblemático, cómo frente a esta utopía política de la logística se oponga todo tipo de resistencias y especificidades territoriales que concurren a una ulterior estratificación espacial y necesitan una cada vez mayor complejización en el análisis de las relaciones entre la geografía del capital y aquellas representadas por los estados-naciones, las comunidades humanas e incluso las luchas sociales. Si de hecho la logística por un lado busca construir un territorio homogéneo sobre la base de la integración de sus redes y de la circulación *seamless*, sin fricciones ni rupturas, por otro acaba con poner en tensión las geografías existentes, debiendo depender por la construcción de un sistema infraestructural seguro, que ocupa territorios, emplea mano de obra y cruza confines (Grappi, 2016: 77). En este sentido, cabe considerar que, aunque como hemos visto el predominio de las *global supply chain* en manos de las ETN está en línea con las narraciones hasta hace unos años más en boga sobre la globalización neo-liberal y la tendencia a la desaparición de los estados-naciones, la fuerte vinculación de la logística con las infraestructuras subraya el todavía enorme poder de las instituciones públicas en términos de planificación, uso del territorio y de políticas laborales, fiscales y aduaneras.

3. IIRSA. Orígenes y desarrollo de una plataforma para la exportación

3.1 La globalización neo-liberal en América Latina y las crisis financieras

Como es ampliamente sabido, el neoliberalismo entró en América Latina de la mano con las dictaduras militares que se afirmaron a lo largo sobre todo de América del Sur, entre la década de 1970 y 1980, como respuesta al avance que habían alcanzado los movimientos sociales de la región y al agotamiento del llamado modelo ISI (*Import Substitution Industrialization*).

Dejando de lado el golpe militar en Brasil de 1964, que dio lugar a una dictadura muy represiva pero todavía en el marco de las políticas desarrollistas, el verdadero laboratorio político en Sudamérica fue Chile, inaugurado con el Golpe de Estado que el 11 de septiembre de 1973 llevó a la derrota del gobierno socialista de Salvador Allende y a la llegada al poder de Augusto Pinochet, cuyas políticas de apertura económica fueron coadyuvadas por los llamados *Chicago boys*. Contemporáneamente, se afirmaron gobiernos militares en Uruguay (1973) y Argentina (1976), mientras países como Bolivia y Paraguay ya estaban experimentando gobiernos autoritarios de derecha. A partir de la crisis de la deuda pública de México en 1982, las reformas estructurales monetaristas, de recorte público y de privatizaciones, se fueron generalizando a lo largo de todo el subcontinente, y con ellas una nueva fase de expansionismo norteamericano, bajo la guía del presidente Ronald Reagan, que tuvo sus ejes en la invasión de la isla caribeña de Granada en 1983 y de la contra-guerrilla llevada a cabo por los “contras” en el tentativo de derrocar a la Revolución Sandinista en Nicaragua (1984-1990).

La década de 1980 conllevó en toda la región procesos de democratización que, sin cuestionar las propias políticas neo-liberales, trataron sin embargo de garantizar los derechos humanos, abiertamente violados en los años de las dictaduras militares con políticas de asesinatos y desapariciones forzadas. Para marcar una diferencia con el periodo anterior, y para tratar de enfrentar el problema de la pobreza en una América Latina cada vez más desigual, surgieron desde principios de la década de 1990 políticas de nuevo cuño que empezaron a tomar el nombre equívoco de “posneoliberales”. Experimentadas en México bajo la presidencia de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) con el Programa Nacional de Solidaridad (PRONASOL), con el objetivo de aliviar la pobreza en el campo frente a las dramáticas políticas privatizadoras que el mismo gobierno contemporáneamente impulsaba⁶, dichas políticas llegaron a su auge durante el periodo de Joseph Stiglitz como presidente del Banco Mundial (BM). El famoso economista estadounidense

Fue en este contexto cuando categorías como “regulación del mercado” y “pos-privatizaciones” se unieron a las políticas llamadas de “combate a la pobreza” en la constelación del “pos-neo-liberalismo

⁶ Se trata de la reforma del Artículo 23 de la Constitución, llevada a cabo en 1992, que permitía la privatización de los ejidos y las comunidades y la entrada del capital extranjero en el campo mexicano, y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), que entró en vigor el 1 de enero de 1994 con EE.UU. y Canadá.

asumió el liderazgo del BM justo en medio de una oleada de crisis financieras en la región⁷ y de un general rechazo a las políticas neo-liberales. Fue en este contexto cuando categorías como “regulación del mercado” y “pos-privatizaciones” se unieron a las políticas llamadas de “combate a la pobreza” en la constelación del “pos-neo-liberalismo”. En el primer caso, se trató de la necesidad de encontrar colocación para masas de capital financiero que en ese periodo se desvalorizaban. Había, entonces que “sembrarlo” en el territorio, en la infraestructura, para garantizar un retorno de capital que era sí más lento que en los circuitos financieros, pero más seguro. Y más seguro porque era garantizado, y además financiado, por el Estado. En este esquema caben las llamadas “asociaciones público-privadas”, que precisamente en el ámbito de las empresas de construcciones se volvieron hegemónicas, y que sirvieron por un lado a evitar que todo el riesgo pasara, junto con la propiedad, en manos privadas, y por otro para garantizar, a través del Estado, mayores capacidades de inversiones. Dichas empresas encontraron su momento de auge en Brasil durante el periodo de la presidencia de Lula (2003-2011): ya en el inicio de 2004 fue aprobada la primera “ley de asociación público-privada”, que permitió el nacimiento de empresas mixtas reguladas por el derecho privado (entonces sin las restricciones del derecho público en términos de duración, gestión de conflictos, etc.). Las condiciones de esta ley y las leyes que a lo largo del continente se han inspirado a ella, fueron tales que permitieron ganancias constantes a los capitalistas privados al tiempo que atribuían responsabilidades absolutas y la mayoría de la inversión para el Estado.

En síntesis, el nuevo patrón de reproducción de capital que fue desarrollándose sobre todo a partir de los primeros años del siglo XXI, y en una coyuntura política en donde ganaban terreno los llamados gobiernos progresistas de Sudamérica, fue sí centrado en un Estado fuerte, pero fuertemente orientado hacia la garantía del gran capital; al mismo tiempo, dicho patrón encontró su eje fundamental en la infraestructura física y en el reordenamiento del territorio.

3.2 Las etapas de la penetración norteamericana

Según Ana Esther Ceceña, los gigantescos proyectos infraestructurales representan la tercera etapa de un proyecto de dominación estadounidense en el marco de una renovada Doctrina Monroe (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007: 9). Pese a que tiene un planteamiento que considero excesivamente centrado en la dimensión geopolítica y que el re-actualizar la Doctrina Monroe para un periodo de fuerte expansión global de la hegemonía estadounidense como fue la década de 1990 quizá conlleve para el análisis más limitaciones que soluciones, vale la pena retomar la geografía que ella traza para reconstruir las fases que llevaron a la IIRSA, a la par que al Plan Puebla Panamá (PPP). Según la teórica mexicana, el primer momento de esta nueva expansión estadounidense en América Latina fue de tipo esencialmente económico y coincidió con los tratados de libre comercio (TLC), inaugurados con el TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte entre EE.UU., México y Canadá), y seguidos con el CAFTA-RD (*Dominican Republic-Central America Free Trade Agreement*) y el TLC Chile-USA. El auge de esta multiplicación de acuerdos de libre comercio a lo largo de la región hubiera debido realizarse, según las intenciones estadounidenses, con el ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas), que sin embargo fue rechazado en la cumbre de Mar del Plata en 2005, en el momento de ascenso de los gobiernos progresistas.

⁷ Se trató de los llamados “efecto tequila” (México, 1994) y “efecto samba” (Brasil, 1999), con los intervalos de la crisis asiática (“efecto dragón”, 1997) y rusa (“efecto vodka”, 1998) y seguidos por la crisis de la deuda argentina (2001, “efecto tango”).

El segundo momento de expansión norteamericana tuvo que ver, según dichos autores, con planes estratégicos que combinaban “intereses económicos relacionados con el acceso a zonas privilegiadas por sus dotaciones materiales, con una acción de control directo sobre poblaciones y puntos geográficos determinantes” (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007: 10). En suma, se trataba de proyectos directamente militares destinados a garantizar tanto el acceso a zonas estratégicas en términos de recursos como a combatir la disidencia y la oposición popular. Por un lado, de hecho, había la necesidad de controlar “algunas rutas porosas de negocios no regulados y altamente rentables, junto con el interés de penetrar la cuenca amazónica y supervisar la conexión entre el norte y el sur del continente”; por otro, se perfilaba claramente el objetivo de combatir insurgencias de larga historia, lo que llevó al establecimiento del Plan Colombia, que abarca desde la frontera entre Colombia y Panamá hasta el sur de Perú, aunque con la sucesiva auto-exclusión de Ecuador (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007: 10).

Se trataba de proyectos directamente militares destinados a garantizar tanto el acceso a zonas estratégicas en términos de recursos como a combatir la disidencia y la oposición popular

El Plan Colombia se sumó, y se sobrepuso, a la gran cantidad de bases de la OTAN ya presentes desde hacía muchos años en todo el territorio latinoamericano, las más famosas e históricamente importantes de las cuales son la de Guantanamo Bay, en Cuba, y la de Soto Cano en Honduras, donde alojan 448 militares y 102 civiles y empleados (Johnson, 2007: 206), y de donde salió en los años ochenta del siglo pasado la ofensiva paramilitar en contra del gobierno sandinista en Nicaragua. Muchas bases tienen el nombre de CSL (*Cooperative Security Location*), un tipo de base militar especializado oficialmente en contra del terrorismo e interdicción de tráfico de droga, pero en realidad dedicado a la contra-insurgencia. Entre ellas hay cuatro en las islas de Aruba y Curacao, frente a Venezuela, una en Comalapa, El Salvador y sobre todo la Eloy Alfaro Air Base, hasta 2009 ubicada en Manta⁸, Ecuador, y sucesivamente movida a Puerto Salgar, Colombia, país donde en contra de la guerrilla de las Fuerzas Armadas Revolucionarias (FARC) ha operado en las décadas pasadas una *Special Force* estadounidense de 800 militares. Además, entre el país colombiano y Perú existen por lo menos 17 bases radar de EE.UU. Una fecha importante en la expansión hegemónica y militar de EE. UU. En la región ocurrió en 1997 la creación en Washington de la National Defense University, finalizada a formar, con sesgo estadounidense, a las policías latinoamericanas y entrenar a sus ejércitos en el marco de una más estrecha relación militar (Johnson, 2007: 205).

Desde 2005, con la victoria en Bolivia de Evo Morales, tropas militares estadounidenses se instalaron en el vecino Paraguay, en la zona fronteriza del Chaco, en una iniciativa oficialmente debida a la llamada lucha contra el terrorismo inaugurada por el presidente George Bush, a pesar del hecho que entre 1961 y 2003 entre Paraguay y los vecinos Argentina, Brasil, Uruguay y Chile han ocurrido sólo el 1,2 por ciento de las actividades terroristas (Johnson, 2007: 205).

⁸Fue de allí donde, en 2002, fue coordinado el Golpe de Estado, luego fracasado, en contra del presidente venezolano Hugo Chávez (Johnson, 2007: 208).

La lucha al terrorismo, además, así como la totalmente instrumental “lucha al narcotráfico”, sirvió como excusa para la Iniciativa Mérida en México. Más allá del adoctrinamiento, la penetración y asimilación de los ejércitos previstos con el Plan Colombia, la Iniciativa Mérida (2007) significó el total alineamiento de las fuerzas armadas mexicanas y centroamericanas con las políticas de Washington, bajo las directrices del Department of Homeland Security. Preparada en el último periodo del presidente mexicano Fox y definitivamente aprobada en 2007, en el marco de la ofensiva que con Felipe Calderon (2006-12) dio lugar a la llamada “narcoguerra mexicana”, dicha iniciativa tuvo un papel enorme en la militarización de México y Centroamérica, con la llegada a dichos países de muchísimas armas de fuego desde los EE.UU. y de la emergencia de nuevos carteles, como los Zetas, desde el mismo seno del Ejército Mexicano.

La Iniciativa Mérida (2007) significó el total alineamiento de las fuerzas armadas mexicanas y centroamericanas con las políticas de Washington, bajo las directrices del Department of Homeland Security

En fin, el tercer momento de dicha expansión se centró en la búsqueda de nuevas rutas comerciales, para integrar de forma completa tanto la expansión comercial como la ofensiva militar: “Caminos que conecten los grandes centros de producción y consumo del mundo, que abaraten y aceleren los traslados y que al mismo tiempo refuercen la vigilancia y el control sobre los mismos” (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007). Se trataba, según Ceceña, de permitir y al mismo tiempo de acercar las enclaves extractivas a los centros comerciales e industriales y, “a la inversa, llevar el espíritu industrial y competitivo hasta el centro de las selvas” (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007). Este proyecto de gigantesca reconfiguración territorial, que se centraba en la construcción de ferrocarriles, autopistas, canales y cables de fibra óptica a lo largo de la región, tuvo expresión en el año 2000 con la presentación de los planes estratégicos infraestructurales de la IIRSA y del PPP.

3.3 Orígenes y características de la IIRSA

La iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA) fue anunciada públicamente en agosto-septiembre de 2000 en Brasilia, en una reunión promovida por el entonces presidente brasileño Fernando Henrique Cardoso, con la presencia de los representantes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID; Ceceña, Aguilar y Motto, 2007: 17), banco que, fue fundado en 1961 en el marco de la iniciativa contra-insurgente de la Alianza para el Progreso y que, supuestamente como señala Ceceña, ha actuado hasta la fecha según esas finalidades.

Desde entonces, y hasta la fecha, el proyecto de la IIRSA se ha ampliado enormemente. Si todavía en el año 2004 los proyectos financiados eran “sólo” 335 y su inversión era de 37.000 millones de dólares, diez años después los proyectos habían subido a 579 y la inversión total a 163.000 millones.

Casi el 90% de los proyectos son de transporte, y la mitad de carreteras. Una tercera parte de la inversión total está enfocada a la energía, en particular a centrales hidroeléctricas que son además las obras de mayor impacto para los pueblos. Lo que cabe destacar es la amplitud y el impacto de un plan de este tipo: ya no existen iniciativas aisladas y localizadas en un preciso espacio geográfico, sino complejos enormes que incluyen conjuntos de obras interrelacionadas como cadenas de

represas, puertos, esclusas capaces de articular y transformar todo el espacio geográfico en una plataforma para el desplazamiento de mercancías.

Dichos proyectos son articulados entre sí al interior de 10 ejes logísticos, cuyos ejes más importantes según Ceceña, son los de Amazonas y Capricornio. El primero abarca una franja larga de 20.000 km, y de 200 km de ancho, en donde se concentra el 40 por ciento de la biodiversidad del planeta y entre el 15 y el 20 por ciento del agua dulce no congelada (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007: 23). La vía de interconexión tendría como objetivo, según Ceceña, “penetrar en las riquezas de la selva amazónica, dirigiéndolas hacia los dos océanos mediante la unión de los ríos que casi la dibujan naturalmente, a través de los puertos Tumaco (Colombia), Esmeraldas (Ecuador), Paita (Perú), Manaus, Belén y Macapá (Brasil; Ceceña, Aguilar y Motto, 2007: 23). Al mismo tiempo, en estas zona se encuentran las bases estadounidenses de Caño Limón, Larandia, Tres Esquinas, Marandúa y Toleimada en Colombia y de Iquitos en Perú, además de múltiples aeropuertos y helipuertos asociados a las actividades de la DEA (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007: 24). Los proyectos más importantes de este eje se encuentran en el río Madeira, uno de los cinco ríos más caudalosos del mundo, y en donde es prevista la construcción de una hidrovía de 4.200 kilómetros de largo, que haga posible la navegación de grandes embarcaciones, de 4 represas para la producción de energía hidroeléctrica y de una línea de conexión y transporte de la energía producida larga 1500 km (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007: 25). El Eje Capricornio cruza territorios de Argentina, Paraguay, Chile, Bolivia y Brasil e incluye los yacimientos de gas de Bolivia, el petróleo del área fronteriza entre Bolivia y Argentina, yacimientos metálicos entre Chile y Argentina, el sur industrializado de Brasil, la zona agrícola y sojera de Paraguay, Argentina y Brasil, las represas de Itaipú (entre Brasil y Paraguay) e Yaciretá (entre Argentina y Paraguay) en el río Paraná, y el acuífero subterráneo Guaraní entre Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay, el tercero del mundo en tamaño y el mayor del Continente (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007: 25). Parcialmente sobrepuesto a ese, y finalizado sobre todo al transporte de la soja de la llamada República de la Soja (entre Brasil, Paraguay y Argentina) y el océano Pacífico y los importantes mercados asiáticos es el Eje Chile-Mercosur, que termina en la ciudad chilena de Valparaíso. Centrales en este sentido son la obra de modernización del puerto de dicha ciudad y la construcción del túnel andino de Agua Negra, entre Argentina y Chile.

Otros ejes son el Eje Hidrovía Paraná-Paraguay, el Eje Andino, el Eje Interoceánico Central⁹, el Eje Perú-Brasil-Bolivia, el Eje del Sur, el Eje Escudo Guayanés, el Eje Andino del Sur.

Al mismo tiempo,
en estas zona se
encuentran las bases
estadounidenses de
Caño Limón, Larandia,
Tres Esquinas, Marandúa
y Toleimada en
Colombia y de Iquitos
en Perú, además de
múltiples aeropuertos y
helipuertos asociados a
las actividades de la DEA

⁹Aquí se encuentra el proyecto carretero Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, que cruza el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS), entre los departamentos de Cochabamba y Beni en la Bolivia oriental amazónica, quizá la región más afectada entre todas por la IIRSA, y que a la fecha es el único proyecto que una poderosa movilización social e indígena logró suspender, aunque no faltan las tentativas de las autoridades bolivianas para retornarlo.

3.4 Una plataforma de exportación de commodities

Oficialmente IIRSA, a partir de su encuadramiento dentro de los marcos de Mercosur y Unasur, tiene como objetivo contribuir a la integración continental. Objetivo que, según el investigador Fabio Barbosa dos Santos, no ha sido cumplido: la razón es que la única base posible para un proyecto de integración regional sólo podría ser la complementariedad productiva, mientras que IIRSA se configura más bien como una plataforma de exportación de *commodities*, por lo cual tiene un carácter centrífugo y es funcional a un proceso de interconexión de la región con los mercados globales, de expulsión de riqueza hacia los centros de demanda (Zibechi, 2015). El plan se piensa entonces desde el centro hacia las costas o hacia los ríos que fluyen rumbo al mar y su objetivo fundamental es permitir un fácil movimiento de energía y recursos de extracción minera y agro-industrial a través de los obstáculos físicos representados por la Cordillera de los Andes y el Amazonas, zonas desde las cuales proveen la mayoría de dichos recursos.

En este sentido, no se puede analizar la IIRSA sino considerándola en el marco teórico de los estudios sobre el llamado nuevo patrón exportador de especialización productiva (Osorio, 2016: 241) y, en su interior, de la prominencia en Sudamérica del llamado neo-extractivismo. Para nuevo patrón exportador de especialización productiva se indica una re-configuración de la región como lugar de producción cuasi exclusiva para la exportación de algunos artículos comerciales específicos, debido al desmantelamiento del régimen industrial crecido en el periodo de la sustitución de importaciones (ISI), a las crisis económicas y financieras de las décadas de 1980 y 1990, y a la retirada de la inversión pública. Esto ha dado como resultado que en su conjunto la región, en una época de apertura comercial a nivel global, ha visto aumentar su nivel de exposición comercial hacia el extranjero por encima del promedio mundial (7.4 por ciento de aumento anual entre 1994 y 2008, contra el 7.1 como promedio mundial y el 5.9 de los países desarrollados), así que éste quedó por debajo sólo de los niveles de China y la India (World Bank, 1995-2008).

No obstante el papel todavía central en países como México, Brasil y en parte Argentina de actividades industriales¹⁰, es evidente que la prominencia de actividades ligadas a la exportación de hidrocarburos, minerales y productos agropecuarios, lo que ha provocado que varios autores se refieran al neo-extractivismo.

A partir de los análisis conducidos por el uruguayo Eduardo Gudynas y la argentina Maristella Svampa se podría definir el neo-extractivismo a partir de algunas características comunes: la extracción de

La extracción de materias primas sin o con muy bajo valor agregado; el basarse en el uso y aprovechamiento de suelo, subsuelo y océano; el crear y depender de las llamadas economías de escala y de enclave a su vez capital-intensivas y no trabajo-intensivas

¹⁰Esto no se reduce meramente al cierre de cada actividad industrial en el marco de una completa reprimarización de la economía latinoamericana, sino en una reconfiguración del sistema productivo con prioridad a la exportación en el ámbito de una nueva división industrial del trabajo. En este sentido, es emblemático como en algunas economías fuertemente centradas en el sector secundario (como México), esta nueva industria es en primer lugar fuertemente dependiente del capital extranjero, y en segundo lugar es centrada en actividades de ensamble y maquiladoras. En este cuadro, quizás el único país que todavía tiene un sistema industrial autónomo es Brasil (Zibechi, 2014: 172-173).

materias primas sin o con muy bajo valor agregado; el basarse en el uso y aprovechamiento de suelo, subsuelo y océano; el crear y depender de las llamadas economías de escala y de enclave a su vez capital-intensivas y no trabajo-intensivas; por sus consecuencias socio-ambientales de desposesión de poblaciones y de destrucción del territorio; la dependencia del capital transnacional; y el ser dominado por lógicas economicistas de competitividad, productividad, rentabilidad y eficiencia.¹¹. Dicha amplia definición permite incluir dentro del marco de “neoextractivismo” por un lado los tradicionales sectores extractivos como hidrocarburos (petróleo y gases naturales) y minería – aunque innovados por las nuevas técnicas del *fracking* y de la megaminería a cielo abierto; por otro, hay otras actividades anteriormente no consideradas extractivas como las hidroeléctricas y de las energías renovables, la industria forestal ligada a la celulosa, la pesca intensiva y, sobre todo, la nueva industria agropecuaria. De hecho, estos monocultivos para la exportación (se trata de agronegocios como los de soja y biocombustibles), tienen una estructura de enclaves (aunque se trate de espacios más amplios que en los otros sectores), sus procedimientos son de alta intensidad y tecnología, y necesitan pocos trabajadores, utilizan muchos fertilizantes químicos y semillas transgénicas, son orientados a la exportación al extranjero y provocan consecuencias negativas en la dimensión local y socio-ambiental.

Frente a estos enclaves extractivistas se vuelve entonces cada vez más fundamental la construcción de corredores logísticos y de infraestructura capaces de favorecer el pasaje de las mercancías y la optimización de los costos de transporte de bienes y energía. El binomio enclave-corredores se ha vuelto así el eje fundamental de un gigantesco proceso de re-ordenamiento de todo el territorio sudamericano.

Este modelo ha representado además el mayor aspecto de continuidad entre los gobiernos conservadores que han conducido, en el marco del libre mercado y de las reformas estructurales neoliberales, la transición a la democracia de los Estados sudamericanos durante las décadas de 1980 y 1990 con los gobiernos de corte progresista que llegaron al poder en los primeros años del nuevo siglo, y que viven ahora un momento de derrota en casi todos los países. Limitándose a una mayor redistribución de los recursos procedentes de las ganancias extractivas y finalizados al mantenimiento de algunos planes sociales, y no cuestionando sino profundizando el proceso de reprimarización de las economías y su carácter extractivo-exportador, estos gobiernos han terminado volviéndose como rehenes de los movimientos de precios de las *commodities* en los mercados financieros globales. Esto permitió que, cuando entre 2014 y 2015 dichos precios, que habían estado en ascenso por más que una década, cayeron repentinamente, estos gobiernos se encontraron un momento de crisis estructural, dando lugar en muchos países a viraje a la derecha que no han sin embargo constituido cambios significativos en cuanto a la centralidad de las actividades extractivas, el reordenamiento territorial y la construcción de la arquitectura logística adecuada a dicho modo de producción.

3.5 Brasil: ¿Un nuevo subimperialismo?

La IIRSA ha tenido en los últimos años una historia que se ha relacionado con la cambiante situación geopolítica de la región. Desde su inicio, el plan entendía abarcar la totalidad de los 12 países sudamericanos. En 2008, con la firma del tratado constitutivo de la Unión de Naciones

¹¹Véase Eduardo Gudynas, 2013; y Maristella Svampa, 2013.

Sudamericanas (UNASUR), que incluyó la totalidad de dichos países y estableció un espacio de integración económica más amplio de lo de MERCOSUR, el plan fue oficialmente integrado a la nueva organización internacional.

Si también consideramos los flujos de crédito de que ha beneficiado IIRSA a lo largo de su historia, es evidente un cambio sensible: mientras al inicio las mayores fuentes de financiamiento eran organismos multilaterales y transnacionales como el propio Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento (CAF), y el Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata (FONPLATA), en los últimos años un papel central lo desempeñó el China Development Bank y sobre todo el banco brasileño Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES): según el propio Zibechi, más de 70% del financiamiento de las obras es público y una parte importante corresponde al BNDES, que detiene más capital que el propio Banco Mundial y que durante la presente crisis sistémica se convirtió en el mayor banco de fomento del mundo (Zibechi, 2014: 135). Al mismo tiempo, a partir de la administración de Lula da Silva, empresas brasileñas como Camargo Correa, Odebrecht y Andrade Gutiérrez se han adjudicado la construcción de la mayoría de los proyectos, gracias al fuerte apoyo público (Zibechi, 2014: 163-164).

Dichos cambios llevaron a la formulación del análisis sobre la evolución de las disputas imperialistas en la región sudamericana y sobre cómo éstas afectarían o se reflejarían en la IIRSA. Según Zibechi, si la IIRSA representaba en origen un plan configurado por los organismos financieros internacionales y funcionales a los intereses estadounidenses, con el cambio del contexto geopolítico su gestión ha sido sometida cada vez más a los intereses brasileños, que fueron reconstruyendo a su favor relaciones centro-periferia de manera muy parecida a las descritas por los teóricos de la dependencia. Su objetivo sería dotarse de salidas comerciales en el océano pacífico y de esta manera reducir distancias y tiempos de transporte de mercancías y energía, además de procurar un fácil traslado de mercancías a las grandes ciudades del sureste brasileño, donde se encuentra la más amplia y desarrollada de las burguesías latinoamericanas.

En su libro *Brasil potencia*, Zibechi desarrolló un profundo análisis de cómo el IIRSA representaría uno de los ejes fundamentales con que el proyecto lulista apuntaría a un nuevo imperialismo en la región, ya no como consideraba el teórico “dependentista” Rui Mauro Marini, subordinado a aquello norteamericano (de allí la definición de “sub-imperialismo”) sino a él totalmente independiente. Sin embargo, acontecimientos como el reciente (2016) *impeachment* a la presidenta brasileña Dilma Roussef, que buena parte de la crítica y de la opinión pública internacional ha definido “golpe blando”, y que ha determinado una crisis quizás definitiva del proyecto lulista y el regreso de una derecha tradicional más abierta a las opciones de integración abierta promovidas por Estados Unidos, ha puesto en cuestión la hipótesis de que se está asistiendo a una clásica transición hegemónica en la región. No obstante, tampoco sería funcional leer este pasaje como una simple re-proposición del imperialismo estadounidense en los términos clásicos de las políticas de potencia. Sería más bien más funcional a la comprensión el cuestionar dichos términos y profundizar más el análisis sobre cómo han cambiado las funciones de la soberanía y del poder político en el capitalismo contemporáneo. En este sentido, vale la pena reconsiderar algunas ideas planteadas al inicio de este artículo sobre el “poder logístico” e intentar trazar unas posibles rutas para futuras investigaciones.

4. Conclusiones

En los diferentes análisis sobre los cambios y las alternativas geopolíticas que se han desarrollado en los últimos veinte años en América Latina, se ha dado mucha atención a las diferencias de modelos políticos y económicos entre el llamado regionalismo abierto, de corte neoliberal, y el regionalismo posneoliberal o poshegemónico impulsado por los llamados gobiernos progresistas.

Sólo en los últimos años, debido a la entrada en crisis de estos gobiernos, han ido emergiendo críticas a sus modelos centrados en el llamado neoextractivismo. Sin embargo, dicha crítica sigue menospreciando la importancia de la infraestructura logística como factor fundamental del desarrollo capitalista regional, y esta falta no ha permitido evaluar de manera suficientemente fundamentada la continuidad entre las políticas neo-liberales y el supuesto posneoliberalismo.

Si analizamos la IIRSA a la luz de los discursos que se han producido sobre la logística, y que han sido resumidos en la primera parte de mi trabajo, quizás podamos encontrar pistas interesantes para entender de forma más completa la inserción de la región sudamericana en la llamada globalización neoliberal, más allá de la forma o estilo de gobierno que en los varios países se han alternado. O más bien, profundizando nuestro conocimiento sobre la proliferación de formas de *governance* y de la propia soberanía que se desarrollaron en el subcontinente de la mano con la afirmación de dicho paradigma logístico.

En primer lugar, vimos que la logística ha ido afirmándose, a nivel global, a partir de exigencias militares, y se ha servido a lo largo de su afirmación de dispositivos militares, llevando sin embargo a una compenetración entre sector militar y empresa y, en el interior de la propia empresa, a la progresiva fusión entre ciclo de producción y ciclo de circulación. La importancia de planes como la iniciativa Mérida y el Plan Colombia, y el desarrollo de bases de la OTAN a lo largo de la región, para la afirmación de la IIRSA y del PPP son testimonios, aunque con una historia específica, de dicha interrelación. Así como lo son los supuestos tentativos de Brasil de afirmarse en el subcontinente con una acción donde la iniciativa militar y expansión de grandes bancos y empresas público privadas van de la mano.

En segundo lugar, la re-organización productiva llevada a cabo por las políticas neoliberales a lo largo del mundo han puesto a la IIRSA en un lugar de importancia particular en las nuevas cadenas de valor y en la renovada división internacional del trabajo. En este sentido, no todos los planes infraestructurales responden a las mismas exigencias. Mientras algunos antes mencionados, como los proyectos de la India, son funcionales a los tentativos de fuerte industrialización que está llevando a cabo ese país otros, como los proyectos europeos y cada vez más los que encuentran sus mayores centros direccionales en el Estado chino, son funcionales a las nuevas tendencias de relación centro-periferia, con los centros que se vuelven cada vez más proveedores de servicios y compradores de energías y mercancías, y las periferias como nuevos polos industriales y extractivos con bajo valor de mano de obra. En este cuadro, la IIRSA presenta de manera cada vez más evidente

Se ha dado mucha atención a las diferencias de modelos políticos y económicos entre el llamado regionalismo abierto, de corte neoliberal, y el regionalismo posneoliberal o poshegemónico impulsado por los llamados gobiernos progresistas

un carácter centrífugo funcional a la economía extractivo-exportadora de la región, que ve en la modernización de los puertos, sobre todo aquellos como el de Valparaíso, que están en dirección de los mercados chinos, un elemento fundamental¹².

En tercer lugar, si bien la logística se ha afirmado como principio *managerial* y de gobierno a partir del viraje neoliberal, su ascenso ha producido a su vez transformaciones en el ámbito de la organización del trabajo, de la producción del espacio y de las propias modalidades de *governance*. Según el teórico australiano Brett Neilson, la racionalidad logística promueve modos de gobierno, mando y organización capaces de producir “mundos” coherentes y “una propia, específica, forma de poder que genera valor, impone medidas y favorece la circulación” (Neilson, 2012: 332-339). En este sentido, los principios ordenadores de la logística son las zonas y los corredores. Las primeras surgieron como excepciones jurídicas establecidas por los propios Estados: nacidas en la Edad Media con las “ciudades libres” y en el siglo XVII europeo con los “puertos libres”, se transformaron con la colonización en bases militares, comerciales y políticas. Entre las décadas de 1960 y 1970, por iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (UNIDO) y el Banco Mundial, se experimentaron las modernas Zonas Económicas Especiales en Medio Oriente, Sri Lanka y Chipre, luego seguidas por India, China y México en la particular forma de la maquiladora. En las últimas décadas, estas zonas se han multiplicado a lo largo del mundo, en su interior trabajan decenas de millones de trabajadores y un cuarto del comercio del mundo pasa por allí (Grappi, 2016: 1079). Algunas zonas pueden llevar poderosos procesos de industrialización mientras otras llevan a una marcada desindustrialización, dependiendo de su función en la cadena internacional de valor; además, su distribución geográfica ha llevado a formas de concentración de riqueza y poder que ponen en discusión ciertos asuntos de las clásicas relaciones centro-periferia.

Los corredores se afirman a su vez como espacios directamente transnacionales, que se sobreponen a las zonas pero en un marco más general, y que interactúan continuamente con los principios propios de la soberanía estatal y con los diferentes niveles de la *governance*.

La multiplicación de zonas y corredores habría llevado, según la antropóloga Aiwa Ong, a formas de “soberanía gradual” (Ong, 2006), donde las transnacionales detienen un poder indirecto sobre las condiciones políticas a su interior e incluso verdaderos sistemas de reclusión laboral. La globalización habría entonces llevado a un proceso de fragmentación de la soberanía estatal hacia nichos administrativos con más autonomías y entes especializados; al mismo tiempo, dicho proceso ocurría, según Saskia Sassen, no en contra de los Estados sino con su apoyo e iba de la mano con la destitución de las instituciones

En las últimas décadas, estas zonas se han multiplicado a lo largo del mundo, en su interior trabajan decenas de millones de trabajadores y un cuarto del comercio del mundo pasa por allí (Grappi, 2016: 1079)

¹²Vale la pena recordar que las exportaciones del conjunto de la región hacia China y Asia oriental ha pasado desde el 5,3 por ciento en 2000 a 17,2 por ciento en 2010 (CEPAL, 2010), considerando sin embargo en esta estadística las economías centroamericanas, caribeñas y mexicana que son relativamente menos expuestas al mercado chino (por lo menos en términos de exportaciones) y que no participan en la IIRSA.

democráticas y parlamentarias y el fortalecimiento de los ejecutivos, llevando hacia una crisis de los principios del contractualismo moderno (Sassen, 2008).

Sin embargo, algo más caracteriza la naturaleza de este moderno Estado globalizado y su incidencia al interior de las lógicas geoeconómicas y del propio mundo de la logística. Según Pierre Dardot y Christian Laval: “el neoliberalismo no busca la ‘retirada’ del Estado y la ampliación del dominio de la acumulación de capital sino una *transformación de la acción pública* que haga del Estado una esfera más gobernada por las reglas de la competencia, y sujeta a constricciones de eficiencia parecidas a las de las empresas privadas” (Dardot y Laval, 2013: 367). Los Estados, en este sentido, se hacen verdaderas “entidades productivas”, a la par de las empresas, y en consecuencia deben de ser gobernados por lógicas empresariales. No se trata entonces del fin de los Estados como tales sino de “la relativización de su papel de integradores de todas las dimensiones de la vida colectiva” (Dardot y Laval, 2013: 381).

El nuevo Estado productor ya no es Estado-árbitro, si es que algún día lo fue, entre diferentes intereses sociales¹³, sino un Estado directamente partícipe de los intereses oligopólicos. Sin embargo, esto no significa el fin de la geopolítica como tal: el nuevo Estado es en efecto un Estado profundamente estratégico, y esto se ve claramente tanto con políticas neoproteccionistas como las anunciadas por Trump, como con nuevas estrategias de atracción de capitales y trabajadores calificados (por lo cual son cada vez más necesarias fuertes inversiones en infraestructura) y con políticas de subvención a los factores productivos nacionales. En síntesis el Estado contemporáneo es un elemento determinante en cuanto a apoyo logístico e infraestructural a los oligopolios, su rol fundamental es el de atraer capitales de dichos monopolios en el suelo nacional, y al mismo tiempo conformar (biopolíticamente) la sociedad a los vínculos de la competencia mundial y de las finanzas globales (Dardot y Laval, 2013: 378).

Con el ascenso de la globalización, junto a análisis *mainstream* que reclamaban un supuesto fin de la historia y otras, desde el llamado marxismo abierto, que han adoptado la idea de una transición lineal desde un mundo de imperialismos a uno de imperio (Hardt y Negri, 2003), se ha planteado la idea de una sucesión histórica definitiva desde la geopolítica y la llamada geoeconomía. Al contrario, Matthew Spark (Cowen y Smith, 2009) ha teorizado la idea que se trate de diversos discursos estratégicos, cuyas lógicas pueden coexistir, superponerse y chocar entre sí. En este sentido, tiene que ser cuestionada la idea de que el control político se ejerce hoy en día a través de un puro gobierno a través de los mercados. Como ha evidenciado Maurizio Ricciardi, la presencia del Estado sigue evidente y fundamental en cuanto colma la incapacidad de los regímenes de *governance* global de “constituir sobre su capacidad técnica el fundamento de legitimidad de un ‘monopolio de la violencia’” (Ricciardi, 2013: 1-19).

El Estado contemporáneo es un elemento determinante en cuanto a apoyo logístico e infraestructural a los oligopolios, su rol fundamental es el de atraer capitales de dichos monopolios en el suelo nacional

¹³En este sentido es muy contundente el análisis propuesto por Jaime Osorio (2014).

A la luz de todo esto, una tarea de investigación que me planteo para el futuro es analizar cómo, en el ámbito de la IIRSA, corredores y zonas económicas especiales se superponen entre sí y cómo interactúan con la proliferación de normativa especial y de Estados de excepción.

En fin, una última reflexión tiene que ver con la relación entre la logística y las nuevas prácticas de lo que David Harvey ha llamado “acumulación por desposesión” (Harvey, 2007), refiriéndose a una re-actualización del concepto de “acumulación originaria de capital” de Marx¹⁴, visto ya no como simple acontecimiento histórico sino como palanca que puede reactivar en cualquier momento la expansión del capital y la apertura de nuevos espacios a su lógica de valorización. Según Giorgio Grappi la revolución logística, llevando a la re-organización de sectores antes considerados externos a la producción y modificando sus relaciones internas, puede ser vista como una reactualización de la experiencia colonial (Grappi, 2016: 170-171). Al mismo tiempo, la política de los corredores conlleva gigantescas re-organizaciones del territorio, con la transformación de áreas rurales y espacios naturales en parques industriales, carreteras y otras enormes vías de comunicación y *new town*, y consecuentes procesos de despojo y masas de campesinos y pueblos indígenas. Todo esto, que es evidente en el caso de la IIRSA, ha llevado al propio Grappi a hablar de procesos de “acumulación logística”, refiriéndose no tanto a la transición de ciertas áreas al modo de producción capitalista, sino a su inserción dentro de las cadenas internacionales del valor (Grappi, 2016: 183-184).

Referencias

Ceceña, Ana Esther (2006). “Sujetizando el objeto de estudio o de la subversión epistemológica como emancipación”, en *Los desafíos de las emancipaciones en un contexto militarizado*, Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO).

Ceceña, Ana Esther; Aguilar, Paula y Motto, Carlos (2007). *Territorialidad de la*

Dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), Buenos Aires: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.

Comité invisible (2015). *A nuestros amigos*. http://mexico.indymedia.org/IMG/pdf/a_nuestros_amigos_-_comite_invisible.pdf

Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL) (2015). *Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe, 2000 y 2010, 2010*.

Cowen, Deborah (2014). *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in the Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

¹⁴Capítulo XXIV del *Capital* (Marx, 2004).

- Cowen, Deborah y Smith, Neil (2009). "After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics": Antipode, 30 January.
- Dardot, Pierre y Laval, Christian (2013). *La nuova ragione del mondo*, Roma: Derive Approdi.
- Grappi, Giorgio (2016). *Logistica*, Roma: Ediesse.
- Gudynas, Eduardo (2013). "Extracciones, Extractivismo y Extrahecciones. Un marco conceptual sobre la apropiación de recursos naturales", *Observatorio del Desarrollo*, n. 18, febrero.
- Hardt, Michael y Negri, Antonio (2003). *Impero*. Milano: Rizzoli.
- Harvey, David (2007). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*, Madrid: Ediciones Akal.
- Johnson, Chalmers (2007). *Nemesis. The Last Days of the American Republic*: Audible Audio Edition.
- Marx, Karl (2004). *El Capital: Crítica de la Economía Política*, vol. 1, México D.F.: Siglo Veintiuno editores.
- Neilson, Brett (2012). "Five Theses on Understanding Logistics as Power", en *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*, vol. 13 n. 2.
- Ong, Aiwa (2006). *Neoliberalism as Excepcion. Mutations in Cityzenship and Soiverignty*, Durhan-London: Duke University Press.
- Osorio, Jaime (2014). *El Estado en el centro de la mundialización. La sociedad civil y el asunto del poder*, México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Osorio, Jaime (2016). *Teoría marxista de la dependencia*, México D.F.: Itaca.
- Porto Gonçalves, Carlos Walter (2011). "Ou inventamos ou erramos. Encruzilhadas de Integração Regional Sul-americana", en *IPEA*.
- Ricciardi, Maurizio (2013). "Dallo Stato Moderno allo Stato Globale. Storia e trasformazione di un concetto", en *Scienza & Politica*, vol. XXV, n. 48.
- Sassen, Saskia (2008). *Territorio, autorità, diritti. Assemblaggi dal Medioevo all'Età Globale*, Milano: Bruno Mondadori.
- Svampa, Maristella (2013). "El 'Consenso de los Commodities' y lenguajes de valoración en America Latina", en *Nueva Sociedad*, No. 244, marzo abril, Buenos Aires.
- Tiqqun (2013). *La hipótesis cibernética*, <http://tiqqunim.blogspot.mx/2013/01/la-hipotesis-cibernetica.html>
- Zibechi, Raul (2014). *Brasil potencia. Entre la integración regional y un nuevo imperialismo*, Buenos Aires: Lavaca.
- Zibechi, Raul (2015). "Interconexión sin integración: 15 años de IIRSA", en *Programa de las Américas*, 23 de septiembre.
- World Bank, *World Development Report*, 1995-2008.
- http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/-inst/documents/publication/wcms_480957.pdf
- <http://www.3plogistics.com/big-deal-2014-3pl-results-and-2015-estimates/>