

Geopolítica del Proyecto de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana IIRSA

Geopolitics of The Initiative for The Integration of The Regional Infrastructure of South America

Víctor Giudice Baca ¹, Magaly Sáenz San Martín ²

¹Profesor Extraordinario. Doctor en Economía por la Universidad Budapest, Hungría Past- Decano en Economía por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8495-0617>
Email: vgiudiceb@unmsm.edu.pe

²Universidad de Paris, Francia
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4526-2998>
Email: magaly.saenz-san-martin@sorbonne-nouvelle.fr

Recepción: 06/03/2021. Aceptación: 15/04/20021. Publicación: 30/07/2021

RESUMEN

El IIRSA fue planteado en Brasil el año 2000. El objetivo estratégico es construir una infraestructura regional capaz de lograr una ocupación ordenada del Territorio Amazónico y Trasandino. El IIRSA se compone de diez Ejes de Integración. El Eje Interoceánico Central que une los Puertos de Santos (Brasil) e Ilo (Perú) es el objeto de la presente Investigación. El mayor interés de Brasil, el Mercosur y Bolivia es construir puertos de salida a la Cuenca del Pacífico por territorio del Perú y Chile. El IIRSA involucra a 12 países de Sudamérica.

Palabras Claves: IIRSA, Eje Interoceánico Central, Mercosur, Perú

ABSTRAC

The IIRSA Project was born in Brazil year 2000. The strategic goal of IIRSA is to build a road and ports system able to conquer and occupy, The Amazonic and tranandinean spaces orderly. The IIRSA Project is composed of ten Axis. The Interoceanic Axis that unites the ports of Santos (Brazil) and Ilo (Peru) is the main objet of analysis of this

paper. The largest interest of Brasil, Mercosur and Bolivia is to buil trade ports leading them to the Pacific Ocean across Peruvian and Chile territories. The IIRSA Project involves 12 countries of South America.

Key Word: IIRSA, Interoceanic Central Axis, Mercosur, Peru

INTRODUCCIÓN

El IIRSA es la iniciativa para la Integración de la infraestructura Regional Sudamericana. Se trata por ello de una estrategia para planificar la ocupación ordenada del Territorio Amazónico y Transandino. El mayor objetivo del IIRSA es desencadenar el desarrollo sostenible en la amplia Región de Sudamérica.

El IIRSA se compone de 10 Ejes de Integración. El Eje Interoceánico Central, que atraviesa Sur de Brasil (Puerto de Santos) hasta el Puerto de Ilo en Perú. La Transoceánica une el Atlántico de Brasil con el Pacífico del Perú.

Se trata de 10 Ejes para América del Sur. Comenzando con el Escudo de Guyana, continúa al Eje Andino Colombia

– Venezuela. El Eje Amazónico involucra a Colombia, Ecuador, Perú y Brasil. El Eje Andino Perú – Bolivia se extiende al Brasil. El Eje de Capricornio enlaza a Chile – Mercosur y Brasil. El Eje Andino del Sur une al Sur de Chile y el Eje del Sur vincula a Brasil – Argentina – Paraguay y Uruguay.

El Eje Interoceánico Central Santos – Ilo es el objeto de la presente investigación. El Primer objetivo de la presente investigación es indagar el surgimiento de una Elite exportadora de América del Sur al Asia Pacífico. La Elite exportadora de Brasil, Argentina, Perú y Chile se ha beneficiado de la apertura del mercado asiático y chino de alimentos, fruticultura y nuevos recursos como el litio, hierro y acero de Brasil. Un Segundo objetivo es cuantificar en qué país se han desarrollado más proyectos del IIRSA. El Tercer objetivo es indagar por qué Brasil sale al pacífico por Marcona (Perú), Paita (Perú), Ilo (Perú) y por Antofagasta (Chile).

IIRSSA: Diez Ejes de la Placa Sudamericana

1. Eje Escudo Guayanés, une la Red de transporte de Venezuela y Guyana en el Atlántico.
2. Eje del Amazonas. Enteramente en el Río Amazonas de Brasil. Vía Bayobarral y Ecuador
3. Eje Interoceánico Central (Brasil, Bolivia y Perú)
4. Eje Mercosur Chile, Vía Brasil – Paraguay hacia Puerto Antofagasta de Chile.
5. Eje del Sur, conecta el Sur de Argentina con Chile (Puerto Montt).
6. Eje Andino – Norte en territorio de Colombia y conecta a Colombia con Venezuela.
7. Eje Brasil – Bolivia – Perú, parte del Estado de Acre en Brasil (gran Centro de Cultivo de Soya en Brasil) y llega a Ilo en Perú.
8. Eje de la Hidrovía Paraguay – Paraná
9. Eje de Capricornio Perú – Chile – Bolivia. Se encuentran grandes

depósitos de Litio, Cobre, Uranio (Puno) y Gas (Bolivia).

10. Eje Andino del Sur, conecta las Patagonias de Chile y Argentina, próximas al Estrecho de Magallanes.

REVISIÓN DE LA LITERATURA

Se ha examinado la Literatura desde la fundación del IIRSA (2000) hasta los documentos que evalúan el IIRSA diez años después (Santa Gadea 2012). La profesora Amilhat de la Universidad de Grenoble, Francia, se ocupa de las fronteras en América Latina. (Amilhat 2005) Amilhat observa que Brasil y Venezuela poseen un conflicto por un territorio en posesión actual de Brasil, región que es reclamada por Venezuela. El Perú, Ecuador y Chile, luego de años de conflictos están en buenas relaciones desde las Primeras Décadas del Siglo XXI.

Un Estudio de la Carretera Transoceánica y sus efectos ha sido realizado por el Dr. Pedro Barrientos (2012). Se trata de una investigación pionera en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional

Mayor de San Marcos. Luego del Trabajo de Santa Gadea (2012) de la Universidad del Pacífico, dos Investigadores de la Universidad ampliaron el Tema de Santa Gadea. El trabajo de Bonifaz y Urrunaga (2013) se extiende a investigar los beneficios de la Carretera Interoceánica. Los cuatro investigadores se han orientado a la Transoceánica (Perú y Brasil). Aunque este es un eje del IIRSA de interés peruano el Proyecto IIRSA posee 12 Ejes Viales. Así mismo involucra a 12 países desde Venezuela hasta Argentina y Chile. La relación del IIRSA con la Unión Europea es investigada por la Universidad de las Naciones Unidas. Humberto Celi (2014) hace un Balance de los Tres Quinquenios del IIRSA. El trabajo es sobre la actividad de Apoyo de la Unión Europea a la Construcción de la Economía de América Latina. COSIPLAN es el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento. La Información que producen es básica y proyectada. Cosiplan ha publicado el Plan Estratégico 2012 – 2022. La información sobre el IIRSA en el Cosiplan es original pues esta Institución se encarga de monitorear los avances del IIRSA (iirsa.org). La organización francesa de investigación

IRIS incursionó en la investigación sobre América Latina (69 Pág.). Encuentra a Gobiernos progresistas construyendo el IIRSA. Son los buenos años de la demanda de materias primas, minerales y alimentos por Asia y China. El Boom Minero y el Boom de la Soya, el Cobre y el Litio son apreciados en la investigación. Precisamente luego del 2016 se modifica la correlación geoestratégica de América Latina. Venezuela es separada del Mercosur. Fallece el presidente Chávez. En Chile, Brasil, Argentina y Perú se formulan políticas para aislar a Venezuela, sin oponerse a las sanciones de empobrecimiento a Venezuela. (Grupo de Lima). La Primavera de Chile (Octubre–noviembre 2019) ha debilitado al Grupo de Lima.

La empresa Deutsche Welle (Alemania) presentó un Documental en video sobre la Interoceánica (2018). “Ruta Interoceánica de Río a Lima” se puede observar en Dw Documental Youtube 02 de febrero 2018. Jiménez Elizabet (2014) expone los conflictos entre las regiones y países creados por el Sistema de Transportes del IIRSA. Expone los Casos de Conflicto en los

Túneles de Chile y los Daños Ecológicos Potenciales del IIRSA en Bolivia y la Amazonía.

La Publicación del IIRSA “Cartera de Proyectos (2004) arroja una gran luz para los próximos quince años. Brasil y Argentina se convertirán en los principales inversionistas del IIRSA en el correr de los tres quinquenios siguientes.

MATERIALES Y MÉTODOS

El método principal ha sido la exploración de la Carretera Transoceánica Ilo (Perú) Santos (Brasil). Se ha empleado el Método Descriptivo al indicar que la infraestructura de Sudamérica se compone de carreteras (68 % de la Inversión), puentes, aeropuertos, túneles, puertos fluviales, centrales de energía y en especial carreteras que unen 12 países de la placa sur del continente. Se ha empleado las Estadísticas de Fuentes Primarias del IIRSA. El material++ principal de Información Primaria ha sido la Cartera de Proyectos del IIRSA 2015 – 2020. Se ha investigado a Cosiplan y su Plan Estratégico IIRSA 2012 – 2022. (Ver

Cosiplan 2012– 2022). Se ha considerado la información “Cartera Digital” de 272 páginas. Ilustra muy bien los proyectos que facilitan la salida de Brasil y Mercosur hacia el Océano Pacífico. Se ha tomado nota de los trabajos de Raúl Zibechi (2021). Zibechi, Sociólogo y Periodista opina que el IIRSA es una creación propia de América del Sur. Luego de 20 años, el Proyecto IIRSA se ha dirigido más que al Continente, al mercado de Asia Pacífico y China. El Dr. Raúl Zibechi ha identificado el surgimiento de una Elite Agro –Industrial que 20 años después dirige el crecimiento del IIRSA. Se ha considerado el Informe IIRSA 2000 –2010, como un primer balance del IIRSA en la primera década. (Zibechi, 2006)

MARCO TEÓRICO

El siguiente apartado expone la Teoría de Integración, la Teoría de las Uniones Aduaneras, la Teoría de la Convergencia y la Teoría Geopolítica del IIRSA.

La Teoría de la Integración

La Teoría de la Integración nació casi trece años más tarde que la Comunidad Económica Europea (CEE 1956). El Economista Húngaro – Norteamericano Bela Balassa (1968) fue el primero en teorizar sobre la Integración en su conjunto. El mayor aporte de Bela Balassa fue identificar las Etapas de la Integración. Balassa consideró que el Libre Flujo de Mercancías era la primera etapa. Le seguiría el Libre Flujo de Capitales y al final de la Integración se presentaría el Libre Flujo de la mano de obra entre las naciones de la Integración. ¿Las Etapas de la Iniciativa de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA) conducirían a crear la Integración Económica de América Latina?

La Integración de Europa Occidental (1956 – 2019) ha pasado por la Etapas indicadas por Bela Balassa. Sin embargo, luego de la Unión Europea se había llegado al máximo de las Etapas de la Integración, con la migración de mercancías, tecnologías, capital y mano de obra sin ningún impuesto entre los 28 Países Signatarios. La Unión empezó a debilitarse cuando se quiso crear una Constitución de la UE y convertir a la

Unión Europea en un país, en una Federación de Estados, con las funciones que tendría EE. UU. Esta Etapa de la Integración ha dispersado más a los países miembros. El IIRSA no ha llegado a una situación que pudiera erosionar las Cuatro Integraciones de América del Sur, América Central y el Caribe: Mercosur, CAN, Carifta y el Mercado Común Centro Americano (MCCA).

La Teoría de las Uniones Aduaneras

El Teórico Canadiense Jacob Viner fue solicitado a opinar sobre los beneficios de crear la Comunidad Europea. Jacob Viner (1892 – 1970) escribió para este fin la Teoría de las Uniones Aduaneras. En este Artículo consideró que una Unión Aduanera es útil si crea nuevo comercio. Es perjudicial si desvía el comercio de un país eficiente y lo sustituye por el comercio con un país miembro de la Unión Aduanera, menos eficiente. (Viner 1950) ¿Crearé la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA) nuevo comercio entre los países signatarios del IIRSA? Las distancias que unen a los 12 países del IIRSA son enormes. Para ilustrar, Alemania, Francia y Portugal “caben” en el Territorio Peruano. Tan sólo la Costa

Peruana (200, 000 Km²) es el 50% del territorio de Alemania 2019.

La creación de Comercio por el IIRSA se está dando más en el Turismo. Con o sin IIRSA el Comercio Peruano – argentino se viene dando por el territorio de Bolivia, por vías de época colonial, no del IIRSA. La creación de Comercio Transfronterizo debería aumentar entre Colombia y Venezuela, pero los conflictos entre ambos países reducen la función de los caminos, de los corredores creados por el IIRSA. El Perú y Chile han creado más comercio antes del IIRSA, a pesar de una frontera muy estrecha. El Turismo chileno en el Sur de Perú es muy intenso.

La Teoría de Viner asumía que los países de una Unión Aduanera disponen de tarifas entre sí y tarifas más altas para países no miembros de la Unión. La realidad es que los miembros de la Unión Aduanera podían crear un Arancel Externo Común orientado a reducir el comercio con países de fuera de la Unión. El Arancel Externo Común, aumentaría el comercio entre los países signatarios de la Unión Aduanera. Se suponía que el Comercio intra-países de la Unión, reduciría los precios, a causa

de cero impuestos Aduaneros. La Teoría de Viner funcionó para los seis países de la Comunidad Económica Europea (CEE). El Caso del IIRSA no ha reducido aduanas. Sin embargo, los 12 países del IIRSA disponen de Acuerdos Bilaterales de Comercio. Perú y Chile disponen de un TLC que libera de Aduanas a 100 productos en el Comercio Bilateral (Una versión moderna de Viner se encuentra en "Computation and The Theory of Custom Unions, 2004). Ver también Oslington, P. (2013).

Teoría de la Convergencia

La Teoría de la convergencia se originó para medir si los Procesos de Integración reducían las diferencias entre los países miembros. El Mérito de Jeffrey Sach y Andrew Wagner fue aplicar la Teoría de la Convergencia a los países en desarrollo, los Autores se preguntan si en el futuro los países en desarrollo ¿Alcanzarán a los Países Ricos o los Países Ricos se volverán más Ricos? Sach informa que los cálculos de los expertos llegaron ya a la conclusión que los países ricos convergen entre sí, pero no con los países en desarrollo. ¿Podríamos decir que el IIRSA provocará que los países de mayor desarrollo de

América del Sur converjan entre sí y los países de menor desarrollo del PBI se atrasen o se estancuen? La Teoría es para reflexionar. Los indicadores de Convergencia del IIRSA están vírgenes para la Investigación. El experimento del IIRSA (2000 – 2020) ya tiene dos décadas y ha acumulado información para una medición de la Convergencia de los Países Miembros del IIRSA.

La ciudadana Boliviana Elizabeth Jiménez produjo un Documento de Trabajo (2007) sobre la Teoría, Historia y Evidencia de la Convergencia en América Latina. La Investigación abarca 106 años y datos de 36 países. Los hallazgos más importantes han sido los Países de la Integración del Caribe (Caribbean Comunity), Caricom, estaban muy dispersos en cuanto a desarrollo, sin embargo, luego de la formación del Caricom se han aproximado en sus indicadores con bastante éxito. La Integración Andina no ha aproximado a los países a la Convergencia y se han mantenido tan distanciados en la Convergencia como hace 40 años.

EL Mercosur tuvo un impacto positivo en reducir la diferencia de desarrollo entre Brasil, Argentina,

Uruguay y Paraguay. Sin embargo, el impacto favorable se ha estancado (Jiménez Pg. 79)

Jiménez considera que América Latina en los 106 años observados han tenido una convergencia común: se han acercado más a EE. UU que entre sí. A diferencia de Argentina, Chile y Brasil la mayoría de los países han experimentado un empeoramiento de la situación económica. Perú retrocedió 10 años (1989 – 1979) luego de la Hiperinflación de 7000 % en 1989. (Nótese que el Trabajo de E. Jiménez es del 2007).

La Teoría de la Convergencia se ha creado para registrar el acercamiento de los países de la Unión Europea a los Indicadores líderes, generalmente ostentados por Alemania. Los indicadores hacia los cuales deben aproximarse los 27 países de la UE son: la tasa de crecimiento económico, la tasa de inflación, la tasa de desempleo, el coeficiente de exportación del PBI, la deuda externa sobre el PBI, nivelación del ingreso por habitante, etc. Europa Occidental sin embargo ha experimentado que el Norte evoluciona con mayor rapidez que el Sur

mediterráneo. Los 15 países UE del Sur se han estancado entre 2005 y 2014. (Goerlich y otros examina el 2000 – 2006). Luego de 20 años existen estadísticas para medir el acercamiento (convergencia) de los 12 países del IIRSA.

Tabla N° 1: Participación en la Producción Mundial, 1000 – 1998 (Porcentajes)

	1000	1500	1820	1870	1913	1950	1973	1998
Europa Occidental	8,7	17,9	23,6	33,6	33,5	26,3	25,7	20,6
Extensiones Occidentales (USA, Australia, Nueva Zelanda y Canadá)	0,7	0,5	1,9	10,2	21,7	30,6	25,3	25,1
Japón	2,7	3,1	3,0	2,3	2,6	3,0	7,7	7,7
Asia (excl. Japón)	67,6	62,1	56,2	36,0	21,9	15,5	1,64	29,5
América Latina	3,9	2,9	2,0	2,5	4,5	7,9	8,7	8,7
Europa Oriental y antigua URSS	4,6	5,9	8,8	11,7	13,1	13,1	12,9	5,3
África	11,8	7,6	4,5	3,7	2,7	3,6	3,3	3,1
Mundo	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Madisson Angus (2004). Ver <https://Core.ac.uk/download/pdf294428133.pdf>

La Teoría Neoclásica de la Convergencia es una Teoría optimista: Todos los países tienden a la convergencia a través de la competencia. La Historia registra retrocesos en la convergencia y el largo plazo.

La Teoría de la Convergencia aplicada al IIRSA nos permitirá comprender si el Sistema Vial, el Sistema de Navegación fluvial, los puertos y aeropuertos del IIRSA diferenciarán o unirán al Norte, Centro, Sur y Este de los países de América del Sur. Desde luego que el IIRSA no es aún una Integración Económica. Sin embargo, la tendencia general del mundo es hacia la formación de Bloques de Comercio.

La Convergencia de Perú – Bolivia y los Estados limítrofes de Perú con Brasil, son más intensos que los lazos de Perú – Bolivia y Chile, por ejemplo. La Convergencia del Mercosur con Chile será sin duda más intensa que la relación Perú – Mercosur. Aquí el desarrollo de Chile puede sobrepasar a los beneficios de otros países miembros de IIRSA. La Integración Vial del IIRSA no se ha planteado aún la integración económica de América Latina, por lo cual la Teoría de la Convergencia debe crear indicadores apropiados para destacar los Costos y Beneficios de ser país Miembro del IIRSA.

Teoría Geopolítica del IIRSA

El Sistema de Transporte Multimodal y por carreteras en su forma inicial en América del Sur, deberá tener el impacto de organizar el Espacio Amazónico y Transandino de los países vecinos al Sistema de Transporte del IIRSA. El principal interesado en el IIRSA Transamazónico y Transandino es Brasil. Sin embargo, el largo plazo (10 – 20 años) indica que los países del Mercosur se vincularán a los países del GRUPO ANDINO. El Sur del Perú está más integrado a Buenos Aires que a Lima. La ganadería de Puno y Arequipa son inspiradas en la ganadería argentina. El sur peruano se ha vinculado a la Argentina, durante muchas generaciones anteriores al IIRSA y a Mercosur.

Los hacendados del Sur de Perú (Cuzco, Puno, Arequipa) envían a sus hijos y familiares a estudiar Agricultura, Ingeniería Agrícola, Medicina Veterinaria y Medicina Humana a la Argentina. De aquellos tiempos proviene el legendario Ingeniero Agrario Hugo Blanco. Hugo Blanco, natural del Cuzco, al regresar de sus Estudios Agrarios en Argentina se alzó en Armas (1962) bajo el Lema “Tierra o Muerte.”

El Mayor interés del Mercosur es tener puertos de salida al Océano Pacífico. El objetivo supremo de las Vías Transoceánicas Perú – Brasil es situar al Mercosur en el espacio más dinámico de la Economía Mundial, que es la Cuenca del Pacífico. Europa ha tardado 20 años en pronunciarse sobre una Integración UE – Mercosur. Hay muchos intereses de los Agricultores y ganaderos de la Unión Europea (Alemania, Francia, Austria) por dilatar el Acuerdo de Comercio con el Mercosur. (2019) Por el contrario, Asia urbanizada 2030, demandará más alimentos en la Economía Mundial. Brasil, Argentina, Paraguay, Bolivia y Uruguay poseen el maíz, el trigo, la soya, el litio, el gas, la ganadería y el aceite, capaz de abastecer al Asia cada vez más solvente y con mayor Clase Media que Europa y EE. UU. El Año 2019 (Junio – Agosto) la demanda de carnes rojas por China fue tan grande en Uruguay que faltó carne para los consumidores uruguayos. El Gobierno ordenó importar carne de Argentina.

El Tramo IIRSA de Perú – Acre de Brasil – y Bolivia, está más vinculado al Pacífico que al Atlántico. Perú y Bolivia

están usando la Transoceánica Sur con mayor intensidad que los países del Mercosur. Cuzco, Arequipa y Puno en Perú se vinculan al Mercosur por las rutas de Bolivia a Buenos Aires. Las rutas internas de Bolivia hacían Buenos Aires, Paraguay y Uruguay son rutas de la Época Colonial y el tráfico es más intenso que en la Ruta Transatlántica en el Espacio Transamazónico del Brasil.

La Carretera Transoceánica Sur (TOS) (desde Santos en Brasil hasta Ilo en Perú) es una Obra ya operativa en el toda su extensión (2019). El impacto de la TOS es que produzca una transformación espacial al conectar las poblaciones trasandinas con las poblaciones de la Amazonía y las ciudades y llanuras agrícolas de Argentina. Los vínculos de Perú y Argentina son muy fraternos y de larga duración. Perú depende en 80% de la importación de trigo y 60% del maíz. La ganadería peruana es más útil en la producción de leche. La Avicultura Peruana (1950 – 2018) se desarrolló gracias a los alimentos compuestos con harina de pescado (Vita-ovo). La Avicultura Peruana ha reemplazado a la antigua Ganadería de Perú que nunca alcanzó el esplendor de la ganadería

argentina. La Transoceánica Sur y Norte permitirán al Mercosur escapar de las dilatadas negociaciones con la Unión Europea y construir el acceso a la Cuenca del Pacífico por Territorios Peruano, chileno y ecuatoriano.

Brasil ya compró la Firma Peruana del Acero (Sider Perú) y está procesando sus minerales de hierro amazónico para enviar acero al Asia y Japón. Brasil ha disminuido su dependencia del Canal de Panamá.

Las Carreteras Transoceánicas Norte y Sur unirán los intereses Geopolíticos del Mercosur con Bolivia y Perú. Chile tiene proyectos para atraer a Brasil por Antofagasta y a la Argentina por el Ferrocarril Buenos Aires – Santiago.

Tabla Nº 2: *¿Cuál es el Mercado con más Potencial de Latinoamérica? (2016)*

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

País	Habitantes	PBI por Habitante
Brasil	208 millones	8.650
México	128 millones	8.201
Colombia	47 millones	5.806
Argentina	44 millones	12.449
Perú	32 millones	6.046
Venezuela	32 millones	4.251
Chile	18 millones	13.793
Guatemala	17 millones	4.147
Ecuador	16 millones	5.969

Fuente: Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional (FMI)

Se observa que Brasil posee dos veces la población de Alemania (81 millones) y además de toda la población de Francia. México (128 Millones de habitantes) posee el doble de la población de Italia (60 millones). Ecuador supera al Total de la población de Suiza. El Perú supera al Total de la población de Escandinavia: Suecia (10 millones); Noruega, Finlandia y Dinamarca 5 millones de habitantes cada uno. El recurso humano joven es un gran activo para el Futuro de América Latina.

La Integración Vial de Perú y Bolivia conduce a una Integración de Mercados con los países de la Alianza del Pacífico.

La Alianza Mercosur – Alianza del Pacífico al crear el Bloque Argentina – Brasil – México, lanzará a la Arena Internacional al mítico ABRAMEX, más poderoso que EE. UU en América Latina.

Las Ideas de construir el Abramex, (Argentina – Brasil y México) fueron creadas en los años 50 por Brasil. Pero los tres países no tenían ni la población, ni la Industria ni la Agricultura del Siglo XXI. Hoy el Mercosur produce más soya que EE. UU. La ganadería de Brasil (150 millones de cabezas de ganado) unidas a la ganadería de Argentina (48 millones de reses) ya son un bastión insuperable por la ganadería de Europa. En producción de maíz, trigo, gas, petróleo, litio, cobre y oro, América del Sur es una Potencia Emergente del Siglo XXI.

La Integración Alianza del Pacífico y Mercosur crearía un Centro de Poder Nuevo en América Latina. También la Región podría mejorar su capacidad negociadora con la Unión Europea, los EE. UU y Asia.

Algunos investigadores de América Latina consideran que, si México estuviera en Europa, México sería la Segunda Economía Europea después de Alemania.

Lo mismo puede decirse de Brasil con 210 millones de habitantes y 100 millones de Contribuyentes a las Arcas Fiscales. Si Brasil estuviera en Europa tendría 2.59 veces la población de Alemania y un PBI superior a Inglaterra, Francia e Italia 2018.

¿Pueden la Alianza del Pacífico y Mercosur construir una América Latina más fuerte que EE. UU en 20 Años y constituirse en la Segunda Economía Mundial después de Asia?

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericano (IIRSA) es el proyecto de unificar la región más importante en la historia de América Latina. El Continente se ha estado integrando por partes: 1) TLC –

USA – Canadá – México; 2) Integración del Caribe (Carifta); 3) MCCA, Mercado Común Centro Americano; 4) GRAN Grupo Andino y 5) Mercosur, han sido integraciones de éxito interesante desde los años 60. Cada bloque tuvo su momento de “furia” pero el IIRSA es el más sereno. Por primera vez las Elites Agroindustriales de América del Sur lideran el desarrollo – no tanto hacia Europa ni a EE. UU, sino al dinámico Mercado de Asia Pacífico.

Se abandona el concepto América Latina y el Caribe (2000) y se destaca la Placa Sur. El Objetivo es Sudamérica y se deja el campo del Caribe para México y también América Central (USA se encarga de Canadá).

Tabla Nº 3: *Exportaciones del Mercosur 2018*

	\$ USA	%
A China	98, 000´	19
A EE. UU	92 000´	17
A Unión Europea	67 000´	13

Fuente: Trade Map. 2018

Elaboración y Traducción propia

EE. UU y la Unión Europea fueron los principales mercados del Mercosur, Perú y Chile (1945 – 1990). A partir del crecimiento de Asia, Perú, Chile y Mercosur se han expandido al Asia Pacífico. Se observa que China 2018 ya es el mayor mercado del Mercosur (19%) más amplio que el mercado de EE. UU (17%) y Europa (13%).

Se considera que Argentina era un país productor de alimentos. Luego del comercio con Asia, Argentina se orientó a producir y exportar insumos alimentarios: trigo, soya, aceite, carne ovina, carne bovina y lanas. El hectareaje de trigo (5,000 hectáreas) fue desplazado por el hectareaje de soya (15,000 hectáreas). El Mercosur posee la más grande población europea en América Latina. Sin embargo, el Año 2020 cumplió 20 años de negociaciones para el Comercio UE – Mercosur.

Tabla Nº 4: *Exportaciones de Países de la Alianza del Pacífico 2017*

	A EE. UU %	A China %	Otros %
México	81	1	18
Colombia	33	-.-	67
Perú	20	23	57

Fuente: Trade Map 2017

Elaboración Propia

La situación de México es muy grave. No puede instalar industrias de Asia sin el Acuerdo de Canadá y EE. UU.

Tabla Nº 5: *Datos Clave de UE y Mercosur 2017*

	UE	Mercosur
1) Países	27	4
2) Población	510´	263.4
3) Área (Km²)	4´4	11´87
4) PBI (\$)	18´75	3, 5

Fuente: World bank FMI. Datos antes del Brexit

Elaboración Propia

La Unión Europea no desea abrir sus mercados al Mercosur. Teme que su ganadería, campos de trigo, cereales y lácteos, serían desplazados por la competencia de Argentina y Brasil.

Tabla Nº 6: *Producto Bruto Interno en miles de millones de dólares*

	2015	2018
Brasil	3.198,9	3.343,5
México	2.230,1	2.532,1
Argentina	884,2	960,6
Colombia	667,0	769,6
Chile	423,3	477,7
Perú	389,9	462,2
Venezuela	513,9	454,0
R. Dominicana	149,9	183,7
Ecuador	184,2	183,5

Fuente: Fondo Monetario Internacional (FMI).

Brasil se ha expandido a China, África petrolera, y ex Colonias de Portugal en África. A Brasil le afecta menos una caída de la Demanda en EE. UU. A México le afecta mucho la caída de la Demanda en EE. UU. – pues allí exporta el 81% de sus ventas externas. Perú y Chile están más afectados que Colombia y otros países de la Región cuando declinan las demandas de cobre y hierro en Asia. Venezuela se deprime con la Caída de los Precios del Petróleo y el Gas. Venezuela está siendo afectada además por las sanciones de EE. UU.

Tabla Nº 7: Inversiones en IIRSA 2016

	Millones de \$ USA
1. Argentina	42, 000´
2. Brasil	80, 000´
3. Bolivia	12, 000´
4. Chile	18, 000´
5. Colombia	3, 000´
6. Ecuador	20, 000´
7. Guyana	1, 000´
8. Paraguay	18, 000´
9. Perú	10, 000´
10. Uruguay	4, 000´
11. Venezuela	1, 200´

Fuente: UNASUR. Coalición Regional.net
2016

Elaboración Propia

Tabla Nº 8: *IIRSA: Inversiones 2016*

Inversión en IIRSA al 2016	
	%
1. Carreteras	69.98
2. Energía Eléctrica	30
3. Comunicaciones	0.02

Fuente: UNASUR. Ibid.

El mayor grupo de inversiones del IIRSA se concentra en carreteras (transporte) 69.98%. Le siguen en importancia las obras hidráulicas para irrigaciones y energía eléctrica (30 %) y comunicaciones (0.02). La Integración Ferroviaria está más extendida entre

Brasil, Uruguay y Argentina pero muy escasa entre Perú, Brasil y Bolivia.

Tabla N° 9: *Las Clases Medias de Asia del Sur, África, Sud América, Europa y América del Norte (%)*

	Asia Pacífico Sur	África	Sud América	Europa	América del Norte
2011	51	6	14	21	7
2001	31	8	15	34	11

Fuente: Pew Research Center

Elaboración y Traducción del Inglés Propia

En el Año 2001 las Clases Medias de Asia y Pacífico Sur ya eran 31% frente a Europa (34%) y Norte América (7%).

Para el año 2011 Asia Pacífico dispone del 51% de la Clase Media Mundial, frente a Europa 21% y América del Norte 7%.

Tabla N° 10: *La Unión Europea Proyecta duplicar sus Países Miembros hacia el Año 2030*

Países Miembros hacia el Año 2030	
1. Turquía	13. Azerbayjan
2. Ex Países de Yugoslavia y Macedonia	14. Georgia
3. Montenegro	15. Siria
4. Albania	16. Líbano
5. Serbia	17. Israel
6. Bosnia – Herzegovina	18. Palestina
7. Kosovo	19. Jordania
8. republica de Moldovia	20. Egipto
9. Ucrania	21. Libia
10. Bielorusia	22. Tunisia
11. Nakchivan Autónoma	23. Algeria
12. Armenia	24. Marruecos

Fuente: <http://www.enpl.info.eu/ENI>

https://en.wikipedia.org/wiki/European_Neighbourhood_Policy

https://ec.europa.eu/enlargement/neighbourhood/countries/index_en.htm

Elaboración y Traducción del Inglés Propia

La salida del Reino Unido (BREXIT) culminó en el 2020. Sin embargo, la UE piensa disponer de 24 nuevos Miembros el Año 2030. Se observa que la Nueva Periferia se extiende de Bielorusia a Ucrania y Turquía, al cercano Oriente, Siria, Israel y el Total de Países Petroleros del Norte de África. La Periferia 2030 incorporará a Ucrania (produce más trigo que Argentina). El Gas y Petróleo del Norte de África limitarán exportar el Gas y Petróleo de Argentina, Brasil y Bolivia a la Unión Europea. Es oportuno recordar que la UE ha firmado un TLC con Canadá, el Tercer País de Reservas de Petróleo del Mundo después de Venezuela y Saudi Arabia.

Nuevos Liderazgos en las Américas

La Cooperación Alianza del Pacífico y el Mercosur eliminará una “rivalidad” artificial de los años 90. Colombia, Brasil, Argentina, y México son los países líderes de la Alianza Mercosur con la Alianza del Pacífico. El Mercosur está sufriendo una ofensiva militar. Se están creando cuarteles extranjeros que rodean el Gas, el Petróleo y el Litio en el Perú, Chile, Mercosur y Bolivia. Brasil y Colombia ya han anunciado que no

prestarán sus territorios para agresión militar a países de las Américas. Entre tanto, el Proyecto Chino de Ferrocarril Transoceánico, se ha congelado (2018). La Transoceánica Santos – Ilo ya está operativa (octubre 2019). El nuevo liderazgo de la Región es que México lidera el Norte, Colombia el Centro y Argentina– Brasil lideran el Sur del Continente. (Markabaabyala2018)

Tabla Nº 11: *¿Cómo se Financia IIRSA?*

	2016 %	
1) Sector Público	61.5	(Vía Deuda Internacional)
2) Sector Privado	18.8	(Incluye Inversión Extranjera)
3) Asociación Público – Privada	19.7	(Obras se entregan en Concesión al Sector Privado)
Total	100	

Fuente: COSIPLAN 2017.

Las Cifras de las Fuentes Financieras del IIRSA son del Año 2016, El BID, el Fonplata, los Gobiernos y la Inversión Privada Nacional, Regional y Local, aumentan los recursos. Los Gobiernos Locales se benefician por el paso de las Carreteras. Los Gobiernos de la Región Sudamericana cuentan con un Activo Estratégico: Las concesiones de Obras Público – Privadas por 30 – 40

años. El Túnel de la Mancha de Europa (Obra 100% Privada por 36,000 millones de euros) se ha pagado con la concesión de la Obra por 60 años.

Tabla Nº 12: *Suramérica y Principales Polos Mundiales: PBI (2008) y Comercio Intrarregional*

Región	PBI Regional	COMERCIO INTRARREGIONAL					
		1980	1985	1990	1995	2000	2006
ASEAN+3+2 (15)	12.002	34,1	37,1	43,1	51,9	52,1	54,5
Unión Europea (27)	18.326	61,3	59,8	67,0	67,4	66,8	65,8
TLCAN (3)	16.681	33,8	38,7	37,9	43,1	48,8	44,3
UNASUR (12)	2.913	...	9,0	11,9	23,8	23,9	23,6

Fuente: Cartera de Proyectos, 2010. IIRSA

La Corporación del UNASUR nos indica el Comercio de América del Sur. El ideal es alcanzar el Comercio Intrarregional de la Unión Europea (65.8%), aunque la Unión Europea comenzó la Integración en 1956. En el año 2008 el mayor Polo Mundial de Comercio era aún la Unión Europea. En el año 2020 surge la Integración Regional Asia Pacífico (RCEP) que posee 15 países y el año 2020 tuvo un mayor PBI que EE. UU y la Unión Europea (Giudice, V. RCEP 2021).

Tabla N° 13: Cartera de Proyectos IIRSA 2010, por EID

Eje de Integración y Desarrollo	Número de Proyectos	Inversión estimada
Eje del Amazonas	58	5.400,9
Eje Andino	64	7.478,0
Eje de Capricornio	72	9.421,4
Eje del Escudo Guayanés	25	1.694,9
Eje de la Hidrovia Paraguay – Paraná	95	6.677,4
Eje Interoceánico Central	55	5.525,1
Eje MERCOSUR – Chile	107	35.836,2
Eje Perú – Brasil – Bolivia	23	21.402,3
Eje del Sur	27	2.713,0
TOTALES	524	96.119,2

Fuente: Cartera de Proyectos,2010 IIRSA

La Cartera de Proyectos del IIRSA se desarrolló los años 2000 – 2010 en el Eje del Amazonas (58 Obras). El Eje Mercosur – Chile ya el Año 2010 contaba con 107 obras. En total el IIRSA en una década había construido 524 obras por un total de 96,119 millones de \$USA. Es

importante recordar que el Proyecto Reguemos Chile se evaluó en 16, 000 millones de \$USA. Así mismo la obra ya ejecutada de Olmos y Chavi- Mochic en Perú costó 16,000 millones \$USA, aunque se planeó en 10,000 millones de \$USA al principio. (1990)

Tabla Nº 14: IIRSA: Proyectos por Ejes (2015)

EJES	Proyectos
1. Mercosur – Chile	115
2. Hidrovía Paraguay – Paraná	84
3. Capricornio (Brasil/Bolivia/Perú)	77
4. Eje Andino	65
5. Eje Interoceánico	63
6. Eje Amazonas	70
7. Eje del Sur	45
8. Eje Perú – Brasil – Bolivia	24
9. Escudo Guayanés	20

Fuente: COSIPLAN. 2017

No obstante, los fuertes cambios de Gobierno en Brasil, Argentina, Perú, el IIRSA siguió su crecimiento y aumento de obras regionales. Se observa que el mayor número de Proyectos se desarrolló en el Eje Mercosur – Chile (115 Obras). Le siguió en importancia la Hidrovía Paraguay – Paraná (84 Obras). El Eje Capricornio recibió 77 obras del IIRSA. Las obras se concentraron – como era obvio – en las fronteras del mayor inversor del IIRSA, que resultó ser Brasil.

REFLEXIONES Y CONCLUSIONES

El IIRSA ha cumplido 20 años. Fue creado por Brasil el 2000. Brasil es el Principal Productor de Acero y Cemento de América Latina. En los pasados 19 años (2000 – 2019) Brasil y Mercosur se han convertido en los mayores proveedores de minerales y alimentos a China y Asia. Perú y Chile han aprovechado la demanda asiática de cobre, harina de pescado, hierro y recientemente el valioso recurso del litio. La Cuenca del Pacífico es la cuenca más dinámica de la Economía Mundial. La organización de 10 países del Asia (Asean 10) está fascinada por crear la Integración Asiática (RCEP). Asean incluye en la RCEP a China, Japón, Australia y Nueva Zelanda, e invita a Rusia como Socio Comercial. El RCEP (Regional Cooperation Economic Partnership) se está construyendo sin EE. UU. Tampoco incluye al Mercosur, ni a Perú. EL RCEP está orientado a eliminar las sanciones y tarifas de los EE. UU que ya han afectado a la India, Japón, Vietnam, China y Rusia. El peligro latente es que el RCEP (ideado y liderado por la ASEAN) deje de lado también a la América Latina. Los 10

países de la ASEAN son Indonesia, Vietnam, Laos, Camboya, Singapur, Filipinas, Tailandia, Brunei, Myanmar y Malasia. La ASEAN – 10 posee 630 millones de habitantes. No le temen a China. Más bien se proponen conquistar a China en el Futuro. La prioridad de construir el IIRSA desde el Orinoco en Venezuela hasta las Patagonias de Argentina y Chile es cada vez más urgente, a fin de crear el mercado común de América del Sur.

Se ha identificado el Primer Objetivo de la Investigación: Chile es el país del IIRSA que ha recibido la mayor cantidad de obras (Proyectos) en el IIRSA. Sin embargo, Brasil emplea la mayor cantidad de obras (Proyectos) en los países fronterizos a Brasil y miembros del IIRSA. El Segundo Objetivo de la Investigación fue identificar la Elite Regional que dirige el Proyecto IIRSA hace 20 años. La Elite Regional que dirige el IIRSA ES LA Elite de la Agro – Industria del Brasil, la Elite Agroindustrial de Argentina y las Elites Empresariales de las Agroindustrias de Chile y Perú. Gracias a las Agroindustrias de América del Sur, el Sur del Continente se ha posicionado en el Mercado Asiático y la Cuenca del Pacífico desde el año 2010,

diez años antes que la Unión Europea y Rusia.

El Tercer Objetivo de la investigación era examinar porqué Brasil sale al océano Pacífico. Los recursos Naturales y Agrícolas de Exportación de Brasil (Soya, Carne, Hierro, Acero) están más cerca de Ilo (Perú) que al Océano Atlántico. Los cultivos de exportación de Manaos salen más rápido por Puerto Paita en Perú y están más cerca al Pacífico de Perú que al Océano Atlántico. La agricultura de Acre tiene necesidad de salir por Arica y Antofagasta hacía los mercados de Asia Pacífico. Los Proyectos (Obras) del IIRSA han servido para estimular el empleo y la inversión pública incluso en los 20 meses de la Pandemia. El ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas) fue un proyecto para vincular a la América del Sur con EE. UU en momentos de aparición del euro. Existía la posibilidad de crear una infraestructura que transportara los recursos naturales del interior de América de Sur hacía los océanos Atlántico y Pacífico. La desindustrialización de Europa y EE. UU (1980 – 2020) redujo las demandas de minerales en el mundo occidental. Por el contrario, la industrialización de Asia –

Pacífico y la urbanización de Asia, crearon los Mercados para los Alimentos y Minerales de Mercosur, Chile y Perú. Por ello, el Proyecto IIRSA hacía el Año 2015 ya había ejecutado 524 Proyectos (Obras), con la fuerte inversión de Brasil y Argentina.

La construcción del Ferrocarril Santiago de Chile a Buenos Aires facilitará la salida del Mercosur al Asia Pacífico por el Mar de Chile. El objetivo de crear Comercio Intraregional se está cumpliendo en parte, pero la motivación del IIRSA se ha trasladado a conquistar el dinámico Mercado de Asia por el Mercosur, Perú y Chile.

El IIRSA ocupa un espacio de 12 naciones con los ricos recursos de minerales, cobre, litio, hierro y Gas. Las agriculturas y ganadería de Brasil, Chile, Perú y Argentina están encontrando el Mercado de Asia Pacífico como un mercado más amplio que Europa y EE. UU. Desde luego que volcar los recursos naturales de América del Sur a EE. UU se mantiene siempre en cartera. No obstante, EE. UU y la Unión Europea se han desindustrializado en los pasados 20 años. Este nuevo fenómeno ha reducido la demanda de minerales y materias

primas en Europa y EE. UU – pero al mismo tiempo Asia, EE. UU y la Unión Europea demandan más alimentos y fruticultura de América Latina. Chile tiene el Megaproyecto Irrigar Chile: conquistar un millón de Empleos e irrigar un millón de hectáreas (Irriguemos Chile, 2016). Perú ha conquistado 400,000 hectáreas con las irrigaciones de Olmos y Chavi-Mochic. La Costa Peruana de 200,000 km², equivale al 50% del territorio de Alemania. El máximo de las irrigaciones de la Costa Peruana será de 699,000 hectáreas. Aún está en proceso, pero ya la Costa exporta 13,000 millones de \$USA en Alimentos y Fruticultura. En el Año 2018, 52% de las exportaciones peruanas se dirigieron al Asia Pacífico. El Megaproyecto Sierra Azul de Perú incorporará 11 departamentos; se propone irrigar 500,000 hectáreas y recuperar 100,000 hectáreas de Andenes (Sierra Azul, Giudice V., 2017).

El Eje Brasil – Bolivia – Perú se ha ejecutado ya con fuertes inversiones de Perú, Brasil y Bolivia. Ya salen los productos de Brasil por Puerto Peruano de Ilo. El Eje Ilo – Santos (Puerto del Brasil en el Atlántico) unifica seis grandes ecosistemas: El Océano Atlántico, la

Amazonía Sur, los Andes de Perú, la Meseta Boliviana, la Costa Peruana y el Océano Pacífico. El Año 2000, no se tenía aún certeza de encontrar gas en Bolivia y litio en Perú, Bolivia, Argentina y Chile. Para el 2020 estos productos salen al Asia Pacífico, pero el gas ha servido más a Brasil y Bolivia lo ha ofrecido a Perú. Es importante indicar que el Yacimiento de Gas de Bolivia es tres veces más grande que el yacimiento de Gas de Camisea en Cusco, Perú. El IIRSA ya tiene 20 años de existencia. Los doce Ejes del IIRSA más importantes son los ejes que conectan los Océanos Atlántico y Pacífico. El territorio de Bolivia es el más difícil por la Meseta, pero no obstante ello, se prevee construir Cinco Corredores Económicos por Bolivia, de un total de doce corredores de la placa sur de América Latina. Brasil se extiende al Oeste, hacía el Pacífico por el Sur de Perú (Ilo) y por el Norte de Perú saldrá por Puerto Paita. También el Sur de Brasil atravesará Bolivia para salir por Chile, con la importante carga de cereales (soya). En los últimos años Brasil ha logrado producir más soya que EE. UU (2010 – 2020).

El nacimiento del IIRSA expresa los intereses de las grandes empresas

del Brasil – pero es un Proyecto Regional de las Elites del Sur, del Brasil, Argentina, Chile y la naciente nueva generación de Hacendados Modernos de la Costa Peruana.

Cuando nació el IIRSA (Año 2000) no se habían descubierto aún el litio, el gas de Bolivia y el Mercosur aún no había superado en la producción y exportación de soya a los EE. UU. ¡La exportación de carne al Asia Pacífico (2021) llegó tan lejos en Uruguay que faltó carne en el país de los Charruas! El Gobierno uruguayo tuvo que importar carne de Argentina.

El surgimiento del Mercado Asiático durante los 20 años del IIRSA (2000 – 2020) ha potenciado el IIRSA, asegurando las exportaciones de alimentos desde el Océano Atlántico hacía el Océano Pacífico. El año 2000 no permitía predecir esta dinámica de Asia. La urbanización e industrialización de Asia y la desindustrialización de EE. UU y la Unión Europea han orientado a Sudamérica y al IIRSA a un destino imprevisto en el año 2000: La Cuenca del Pacífico.

BIBLIOGRAFÍA

- Abrego, Lisandro & otros. (2004). Computation and The Theory of Custom Unions. 15 pág. Obtenido de: bi2.uniona.edu.faculty/rriezman
- Amilhat Szari, A. (2005). Geopolitique et frontieres en Amerique Latine. Université de Grenoble, France Obtenido de: [c: /users/usuario/downloads](https://users.usuario/downloads)
- Barrientos F, P. (2012). Efectos de la Carretera Oceánica en el Comercio Internacional de Perú y Brasil. Ver Revista Finanzas y Política Económica Vol. 4 N°2 diciembre 2012. Obtenido de [pdfs. semantic scholar.org](https://pdfs.semanticscholar.org). El Dr. Barrientos es Vicedecano de la Facultad de Economía, Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Bonifaz J. & Roberto Urrunaga. (2013). Beneficios Económicos de la Carretera Interoceánica. Universidad del Pacífico Perú 167 Pág.
- Obtenido de: repositorio.up.edu.pe/bidstream.
- Cartera Digital (2017). IIRSA. UNASUR. COSIPLAN 272 páginas. Argentina. Bid.fonplata. INTAL CAF. Obtenido de: www.iirsa.org/admin_iirsa_web/uploads/documents/carteradigital.pdf
- Celi H. (2014). IIRSA et le role de la Union Européene dans la Construction Latino – Americaine Universidad de las Naciones Unidas. Obtenido de: researchgate.net
- Cosiplan. (2021). Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento. Ver aquí IIRSA 2000 – 2010.Documentos 167 páginas Obtenido de: www.iirsa.org/page/Detail?menultemid=60
- Cosiplan. (2015). Plan de Acción Estratégico 2012 – 2022. El Cosiplan es el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (Cosiplan) 15 Pág. Obtenido de: iirsa.org

- Cortinhas J. y Oliver de France. (2016). Geopolitique de la Nouvelle Amerique Latine. Pensées strategiques et enjeux politiques. 69 pág. Obtenido de iris-france.org/wp
- Diario1, Perú. (2019, 09 noviembre). Cinco Millones de nuevos Pobres nos deja Macri. Entrevista al presidente electo de Argentina. Alberto Fernández. Obtenido de: diario1.pe
- Díaz A. & Otros. (2018). Amerique Latine le Année Politique 2018. Les Etudes du CERI. Enero 2019. Obtenido de spire.sciencespo.fr/hdl:/2441
- Dw Deutsche Welle. (2018). Ruta Interoceánica de Río a Lima. Se trata un Documental Alemán de la Interoceánica Perú – Brasil. Video Obtenido de: DwDocumental.youtube.02febrero2018
- Fuentevilla, C. (2018). La Integración Regional en la Perspectiva del IIRSA y la pertinencia Geopolítica de la Energía 2005 y 2009. Obtenido de: c:/users/usuario/downloads1364t_extodelarticulo16pag.
- Giudice, V. (2021). RCEP Asociación Económica Regional de Asia. Ascenso de una Nueva Potencia Mundial. Iberoamerican Business Journal. Vol 4. 2 enero 2021.
- Giudice, V. (2017). Sierra Azul. PPT Presentación de Sierra Azul 2016 – 2021 Obtenido de: victorgiudicebaca.wordpress.com/2017/06/07/sierra-azul/
- Geopolítica – Perú. geopolitica.blogspot.com 2011/07. Página web de Geopolítica e Intereses Nacionales. Amplio archivo de Artículos del 2011 – 2018.
- Goerlich, F. (s/f). Crecimiento y Convergencia en la Unión Europea. Obtenido de: uv.es/perezgar

- Jiménez, E. (2014). Dilemas Territoriales de la Integración Regional: IIRSA en las Sociedades de Bolivia y Chile. Se estudian los Conflictos Ecológicos del Sistema de Obras en Sudamérica.
- Obtenido de: biblioteca.clacso.edu.ar
- Infraestructura Reguemos Chile. (2016). Video Obtenido de: www.youtube.com/watch?v=CUgJ2an5Vxo El Video expone el Proyecto de Construir una “Carretera Hídrica” desde el Río Bio- Bio en la Araucanía (Sur extremo de Chile) hasta Atacama y en su momento hasta Arica. El Proyecto propone irrigar un millón de hectáreas y crear un millón de Empleos.
- Iris. (2019). Instituto Francés de Estudios Estratégicos.
- Obtenido de iris-france.org/wp.2019
- IIRSA. (2015). Los Proyectos de la API. Muestra el IIRSA en Mapas. Ilustra las Carreteras, Puertos, Hidrovías, Gasoductos, Corredores Viales, Ferrovías, Aeropuertos, Túneles, etc. 12 Pág. Obtenido de iirsa.org/adm
- IIRSA. (2004). Cartera de Proyectos. 199 pág. Contiene los Proyectos para los Diez Ejes de América del Sur.
- Maddison, A. (2004). La Economía de Occidente y la del Resto del Mundo en el último Milenio. Universidad de Groningen.
- Archivo de la Universidad Carlos III de Madrid. Obtenido de: <https://Core.ac.uk/download/Pdf294428133.Pdf>
- Maggy, J. (2009). IIRSA: Lógica Global y Geopolítica del Capital.
- Obtenido de: www.aacademica.org/000-089/333.pdf
- Mansilla, P. et alla. (2019). Discursos Geopolíticos de desarrollo y Re-estructuración Territorial. IIRSA en el eje Mercosur – Chile. Obtenido de: [Revista Diálogo Andino 2019 sciELO.conicyt.cl/pdf](http://RevistaDiálogoAndino2019.scielo.conicyt.cl/pdf)

Markaabyala.wordpress.com2018.

Marca significa Región y abyala es “La Tierra Noble que acoge a Todos”

Mego, A. (2017). Lima. IIRSA. Un Reto para Sud – América Pág. 18

Obtenido de: foei.org/wp

Oslington, P. (2013). Reading The Jacob Viner Custom Union Issue. Australian Catholic University

Obtenido de: <https://apps.acu.edu.au/staffdirectory/?paul-oslin>

Santa Gadea, R. (2012). Integración Física Sudamericana y Relaciones con Brasil. Investigadora de la Universidad del Pacífico, Perú. BID, CEPEI. Expone Diez años del IIRSA y su Impacto en Perú.

Obtenido de: bcrp.gob.pe/docs/proyección

Sach, J. & Andrew Wagner. (1995). Economic Convergence and Economic Policies. Harvard

University. Obtenido de: caseresearch.eu/upload20nov/ 2019.

Silva, P. (2020). A 20 años de la Operación Sudamericana se funda el IIRSA (1ro Setiembre 2000). Asistieron 12 presidentes de Sudamérica.

Latinoamerica21.com.es/20-años-de-operacionsudamericana

Zibechi, R. (2006). La Integración a medida de los Mercados. Semanario BRECHA Uruguay 7Pg. Aquí plantea Zibechi la Hipótesis de las Elites Agroindustriales del Sur dirigen el IIRSA. Revista Ecología Política.

Obtenido de: www.ecologiapolitica.info/novaweb2/wp_content/uploads/2016/08/031/_zibechi_2006.pdf