Nueva dinámica de integración sudamericana

Por: Luciano Wexell Severo
Globalizacion, 11 de diciembre 2023

Región: América Latina, Caribe
Tema: Integración regional, Política

La lógica que ha estado en vigor durante quinientos años se está desmontando. Se invirtió. Hoy es Brasil el que necesita cruzar Panamá, el pasaje de Drake, el estrecho de Magallanes o el océano Indico para llegar a los mercados más dinámicos del mundo, en Asia-Pacífico.

Perderá su campo gravitacional que ata la dinámica logística brasileña con la costa atlántica. Cada día, es más evidente la necesidad de crear caminos a través del interior de América del sur que conecten los dos océanos. El histórico Ministerio de Planificación ha rescatado este tema y ha avanzado mucho en los últimos meses.

Frente a Europa

Mucho antes de la llegada de los europeos a América del Sur ya existía un complejo sistema de senderos pre-inca, utilizado para el movimiento de personas y el transporte de carga. Se llamaba Qhapaq Ñan. Esas rutas y sucursales tenían más de 10.000 km de longitud, pasando por los territorios actuales de Perú, Chile, Ecuador, Colombia, Bolivia y Argentina. La red llegó a Brasil en el camino Peabiru, cortando principalmente los estados actuales de Mato Grosso do Sul, Paraná y Sao Paulo, con sucursales a Santa Catarina.

La propia dinámica del proceso de colonización europea en América del Sur impuso el uso de la navegación marítima como principal medio de transporte. El descubrimiento de minerales preciosos ocurrió inicialmente en los Andes, en los territorios actuales de Bolivia y Perú. El gran volumen y peso de la carga limitaba el uso de rutas preexistentes. Por lo tanto, se necesario un gran esfuerzo logístico para conducir plata y oro a la costa del Pacífico antes de llevarlos a Europa. La estructura básica de los caminos pre-Inca fue útil para refutar estos minerales a la costa.

Los preciosos minerales extraídos, especialmente del Cerro Rico de Potosí, fueron llevados sobre el hombro de los pueblos indígenas esclavizados y sobre el lomo hasta el puerto de Arica, desde donde fueron conducidos por la navegación cabotaje a Lima. Luego, dirigiéndose al norte, hicieron pequeñas paradas a Panamá. El cruce del istmo centroamericano se hizo a pie, de nuevo por hombres y animales de carga. A su llegada al puerto de Veracruz, ya en el Caribe, la riqueza sudamericana se embarcó en galeones, que siguió en los trenes hasta Cádiz y finalmente Sevilla. La travesía del Atlántico duró unos cuarenta días y casi siempre hubo paradas en La Habana, una ciudad portuaria que destacó por el número de astilleros, bares y variedades de ron y tabaco.

El avance de la navegación y el aumento acelerado de las cantidades de plata extraídas de Potosí han creado la necesidad de mejorar la logística del transporte a Europa. Poco a poco ganaron mayor dimensión el contrabando a través de Río de la Plata y del pasaje de Drake, el temido camino a través del extremo sur de América del Sur. Ya en 1520, hace poco más de quinientos años, los europeos patentaron el Estrecho de Magallanes, un camino bioceánico de 600 km que permite pasar por América del Sur a través de Tierra del Fuego. Además de los obstáculos que planteaba el clima hostil, la travesía se veía obstaculizada

por la valiente resistencia de los primeros habitantes del lugar. La región está poblada desde hace más de 9.000 años, desde la Edad de Piedra.

Como el principal polo económico y militar del Sistema Internacional permaneció centralizado en Europa durante más de 450 años, al menos entre 1492 y 1945, la mayor preocupación logística en América del Sur fue el flujo de producción de los países limítrofes con el Pacífico. A pesar de las inmensas dificultades de navegación, Brasil, Argentina, Uruguay, Colombia y Venezuela, con salidas directas al Atlántico, no enfrentó los mismos problemas logísticos que Ecuador, Perú y Chile. En la década de 1860 y 1880, Paraguay y Bolivia libraron y perdieron sangrientas guerras contra los vecinos, comprometidos a tener salidas al mar. Ya en el siglo XX, la situación de relativo aislamiento de los países del Pacífico se transformó radicalmente por la construcción del Canal de Panamá en 1904 y por la transición de la hegemonía inglesa a la estadounidense, después de la Segunda Guerra Mundial.

De espaldas a Asia

Durante medio milenio, desde el inicio de la ocupación portuguesa en el territorio actual de Brasil, hemos exportado nuestros productos al extranjero a través del Atlántico. Primero solo hacia Portugal, luego a toda Europa. Con el tiempo, también hacia los Estados Unidos. Las relaciones comerciales con África, Oriente Medio y Asia, aunque importantes, siempre han sido mucho menores. Sin embargo, en las últimas décadas este escenario ha sufrido profundas transformaciones.

En 2000, sólo el 2% de todas las exportaciones brasileñas estaban destinadas a China. Hoy en día, esta parte supera el 30%. Al mismo tiempo, en 2000, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondonia, Roraima y Acre representaron sólo el 1% de las exportaciones totales de Brasil. Hoy en día, estos estados representan el 14 por ciento de nuestras ventas. Estos son cambios drásticos e irreversibles. Entre 2000 y 2010 estos cinco estados representaron el 15% del superávit comercial brasileño con el mundo. Entre 2011 y 2022, su participación relativa alcanzó un asombrante 54%. Esto a pesar de que estos estados tienen menos del 5% de la población y del PIB nacional.

Otro dato relevante: según el IBGE, de los once estados fronterizos brasileños, ocho se encuentran entre la población que más ha crecido desde 2010. Brasil avanza hacia Occidente. En los últimos años, el país ha adoptado políticas de devolución espacial de la economía. Embrapa permitió que el Cerrado y otros biomas se volvieran altamente productivos y competitivos. La población, el PIB y las exportaciones de los estados fronterizos crecen más que la media nacional. Agricultura y ganadería se expanden al Medio Oeste, Noreste y Norte.

Las transformaciones fueron intensas en poco más de veinte años. Cambiaron los productos exportados por Brasil, cambiaron los destinos de nuestras exportaciones y cambiaron los estados brasileños que generan más superávit comercial. Sin embargo, hay algo que ha cambiado mucho menos de lo necesario. Aunque, en algunos casos específicos, se están utilizando puertos del Arco Norte, gran parte de las exportaciones de Brasil siguen saliendo por las mismas aduanas. El puerto de Santos-SP concentra el 30% del total, seguido, con mucho, por Paranaguá-PR, Itaqui-MA e Itaguaí-RJ, todos con 8%.

La lógica que ha estado vigente durante quinientos años se está revirtiendo. Hoy son los países bañados por el océano Atlántico los que necesitan cruzar Panamá, el pasaje de

Drake, el estrecho de Magallanes o el océano Indico para llegar a los mercados más dinámicos del mundo, ubicados en Asia-Pacífico. El viejo problema ecuatoriano, peruano y chileno se convirtió en un problema brasileño, argentino y uruguayo. Los países situados entre los océanos, Bolivia y Paraguay, parcialmente adaptados a la hidrovía Paraguay-Paraná, también buscan transformar su logística actual.

Las grandes ventajas que tiene Brasil (calidad del suelo, índices regulares de precipitaciones, participación empresarial, capacidad de producción y líneas de crédito) se están diluyendo ante la pérdida de tiempo y recursos derivados de la falta de infraestructura adecuada y anomalías logísticas. Las formas actuales de flujo de producción tienen un impacto negativo en la competitividad internacional de nuestros productos.

Nuevas alternativas logísticas

El Canal de Panamá, de casi 80 km de longitud, ha sido muy útil. Sin embargo, hay señales de agotamiento ante la modernización de los buques. En los últimos años, los esfuerzos han sido permanentes para ampliar las capacidades ante las necesidades más largas de los buques portacontenedores y una mayor profundidad de los calados. Una de las soluciones para la carga brasileña con destino a Asia ha sido cruzar el cabo de Buena Esperanza y navegar a través del océano Indico hasta los puertos de los nuevos socios.

Según datos de INFRA S.A., en un viaje entre los puertos de Santos-SP y Shanghái, en China, la opción del cabo de Buena Esperanza representa, en términos de distancia, 2.000 km menos que el canal de Panamá. La reducción del tiempo sería de unos cuatro días. Al considerar la alternativa del estrecho de Magallanes para conectar los dos puertos considerados, la ventaja sería de 2.160 km menos que el canal de Panamá.

Sin embargo, existe la posibilidad de conectar la producción brasileña, y otras áreas interiores del continente, con las terminales portuarias de Chile, Perú y Ecuador por tierra. Las llamadas rutas bioceánicas cumplen este papel. También según datos de INFRA S.A., la ruta entre los puertos de Antofagasta, Chile y Shanghái sería de unos 6.000 km más pequeña y con doce días menos de viaje. Este tipo de ejercicio se ha hecho al considerar la viabilidad de utilizar varias estructuras portuarias en el Pacífico, como Antofagasta e Iquique, en Chile; Ilo, Matarani y Chancay, en Perú; y Manta, Ecuador.

La expansión de la frontera agrícola brasileña a territorios cada vez más lejos de nuestros puertos tradicionales del Atlántico y de la creciente participación asiática en las exportaciones de Brasil estimulan la creación de estos caminos alternativos, por rutas internas de América del Sur. Durante casi cien años, la literatura geopolítica ha estado lidiando con la necesidad de conectar Brasil con el océano Pacífico, a través de autopistas, ferrocarriles y vías navegables. En la década de 1930, el área entre las ciudades actuales de Corumbá-MS, Campo Grande-MS y Ponta Pora-MS ya había sido entendida como una futura 'Santos mediterránea'.

El peso de Asia-Pacífico ha crecido rápidamente y lo que hemos exportado a esa región son básicamente *productos básicos*. Se observa el fenómeno de la reprimarización de nuestra agenda de exportación y se observa un proceso de desindustrialización de la economía brasileña. El peso de la industria manufacturera en el PIB, del 24,5% en 1985, cayó al 11,3% en 2021. Para 2023, solo ocho tipos de productos representan casi el 66% de nuestras ventas en el extranjero: soja, aceite, mineral de hierro, azúcar de caña, maíz, carne, celulosa y café. La presencia china ocupa cada vez más espacios también en la economía

de los países vecinos, contribuyendo a la reducción de nuestro comercio intrarregional.

De camino a América del sur

Además del flujo de producción a Asia Pacífico, Brasil debería prestar gran atención a la integración sudamericana. Para 2022, exportamos $330 mil millones al mundo. A los socios de la región, asignamos 40.000 millones de dólares, el 12% del total. Hoy, el 45% de nuestras ventas a los países sudamericanos han sido distribuidas por el puerto de Santos-SP y otro 45%, fluyéndose por carretera. En este caso, destacan las descargos de la Asociación de San Borja-RS, Uruguiana-RS, Foz do Iguazú-PR, Corumbá-MS y Chuí-RS.

Vale la pena señalar que sólo el 3% de las exportaciones brasileñas a China son productos manufacturados. En el caso de América del Sur, el 85% de las ventas se componen de bienes industriales. Además, a pesar de representar sólo el 1% de las importaciones mundiales, los vecinos sudamericanos representan el 35% de todas las exportaciones de alta y media tecnología. Es evidente que América del Sur siempre será fundamental política y económicamente para Brasil. Lo inverso también es cierto.

Las realidades geográficas y los procesos históricos de la región conducen a un fuerte vínculo. En nuestro caso, la integración es también un mandato constitucional: el único párrafo del artículo 4 de la Carta Magna de 1988. Es importante buscar la concertación entre los vecinos y contribuir a su estabilización política y desarrollo económico, tratando de consolidar la idea de prosperidad compartida.

Claramente, la integración regional representa la posibilidad de promover la faceta más dinámica de la economía brasileña, el sector productor de bienes industrializados. El mismo argumento es para los países vecinos.

Un estudio reciente revela que sólo el 1% de las empresas brasileñas exportan al mundo y que, de ellas, más del 61% hacen sus ventas exactamente a la región. En 2022, Brasil exportó más a Chile que a Japón, Alemania e India; más a Colombia que a Italia; y más a Paraguay que a Francia. Argentina es nuestro tercer mayor comprador, solo por detrás de China y Estados Unidos. Al mismo tiempo, importamos más de Chile que de España y Paraguay que del Reino Unido.

Es esencial trabajar por el fortalecimiento del comercio intrarregional, que alcanzó su punto máximo en 2011. Al mismo tiempo, es necesario promover mecanismos de pago despejados, que reduzcan la dependencia del uso de divisas en las transacciones. Los intercambios dentro de la propia región también representan un espacio privilegiado para el desempeño de las pequeñas y medianas empresas (PYME), que se benefician de distancias menores, proximidad cultural, pagos con monedas locales, menor complejidad y costos relativos de procedimientos y un ecosistema favorable a los intercambios fronterizos. El buen desempeño económico de los vecinos es de fundamental importancia para las empresas brasileñas, especialmente aquellas en mano de obra calificada intensiva y con empleo formal.

Integración de la infraestructura sudamericana

La política exterior adoptada por Brasil a partir de enero de 2023 rescata el tema de la integración de América del Sur para el primer plano y busca movilizar de nuevo la articulación con nuestros vecinos. Además de ser un mandato constitucional, la integración

regional aparece varias veces en el plan de gobierno para el período Lula III. El 30 de mayo de 2023, el presidente anunció el 'Consenso de Brasilia', junto a los otros once jefes de Estado y de Gobierno de América del Sur.

En casi una década no hubo una reunión de esta magnitud. Después de unos años de distancia y omisión, que propiciaron la fragmentación política y la desintegración económica de América del Sur, Brasil volvió a asumir la histórica tradición de contribuir al proceso de integración regional. Es vital entender que la región es fundamental para el desarrollo de Brasil y viceversa. Es urgente enfrentar las inmensas asimetrías entre nuestros países.

En el tema de la integración de la infraestructura, las orientaciones del 'Consenso de Brasilia' son muy claras: considerar proyectos de conexión física y digital, redefinir una cartera de iniciativas prioritarias, privilegiar las obras en regiones fronterizas con mayor impacto económico y social, apoyar acciones que involucren a más de un país, estimular proyectos que incluyan la multimodalidad en el transporte, garanticen la sostenibilidad de las iniciativas y utilicen de manera más significativa los mecanismos regionales de financiamiento a largo plazo.

A principios de junio, apenas una semana después de la histórica reunión de presidentes en Brasilia, la ministra Simone Tebet creó la Comisión Sudamericana de Integración y Desarrollo del Ministerio de Planificación y Presupuesto. La histórica 'Casa de Integración Regional' rescató el tema.

El objetivo del grupo de Planificación es contribuir a la reanudación de la agenda integracionista en el campo de la infraestructura, a partir de la relectura y actualización de las experiencias de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planificación (Cosiplan). El trabajo se ha hecho a través de una intensa articulación federal, en la que participan otros ministerios, instituciones públicas, bancos regionales de desarrollo y los gobiernos de los once estados fronterizos brasileños.

Luciano Wexell Severo

Luciano Wexell Severo: *Director de la Secretaría de Arte Institucional (SEAI) del Ministerio de Planificación y Presupuesto (MPO), profesor de la Universidade Federal da Integração Latino-americana y colaborador del Centro Latinoamericano de Análisis Estratégico (CLAE, estrategia.la).*

La fuente original de este artículo es Globalización
Derechos de autor © Luciano Wexell Severo, Globalización, 2023

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Luciano Wexell Severo**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants

permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca