

LA INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA EN AMÉRICA LATINA.

EL PLAN IIRSA ENTRE GLOBALIZACIÓN Y CRISIS DEL CICLO PROGRESISTA

por Alessandro Peregalli

Abstract

En los últimos años, con la proliferación, a lo largo del mundo, de consistentes luchas en el ámbito de los puertos, en los grandes *hubs*, los grandes centros de distribución y los grandes canales de comunicación, los conceptos de logística, infraestructura y corredores han ido tomando una importancia notable, que más allá de su significado específico están cada vez más definiendo nuevas categorías políticas, nuevas lentes a través de las cuales analizar las evoluciones y las tendencias del capitalismo contemporáneo.

Mi intento aquí es considerar la construcción de un gigantesco plan como la IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana) no sólo y no tanto desde los habituales enfoques de la geopolítica y de las relaciones internacionales y del marco analítico del neoextractivismo y del llamado consenso de los *commodities*, sino destacando la centralidad de estos conceptos, insertando este plan en el contexto de otros planes y corredores de infraestructura a nivel global. Al mismo tiempo, al retomar las nociones de logística, infraestructuras y corredores, quizás se puedan vislumbrar elementos y pistas analíticas que pueden subrayar ciertas formas y dispositivos de funcionamiento del neoliberalismo más allá de su definición simplista de “monetarismo del *laissez faire*”, lo que permita entender porqué aún durante y bajo la hegemonía de un ciclo político progresista un plan como la IIRSA no pudo ser cuestionado, sino más bien fue promovido y profundizado de forma consensual por todos los regímenes políticos de la región.

Palabras clave

Logística, *logistics*, infraestructura, *infrastructure*, corredor, *corridor*

El marco conceptual de la logística

A partir de publicaciones como la de Deborah Cowen (*The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade*, 2014), Keller Easterling (*Extrastatecraft. The Power of Infrastructure Space* de Keller Easterling, 2014) y Giorgio Grappi (*Logistica*, 2016) ha ido emergiendo en algunas universidades y centros de investigación entre Europa, Australia y América del Norte una nueva perspectiva teórica llamada “*Critical Logistics Studies*”. Enfocándose mayormente y con razón en las

nuevas perspectivas y estrategias de desarrollo del capitalismo chino, esta perspectiva ha hasta la fecha considerado poco y mal el contexto latinoamericano, donde sin embargo la renovación de puertos y canales interoceánicos, el desarrollo de la infraestructura de comunicación y la creación de varios tipos de zonas y territorialidades de enclave en los últimos años testimonian la relevancia de la región en las transformaciones *logísticas* del capitalismo neoliberal.

El término “logística” ha sido re-conceptualizado por esta nueva literatura, que ha trazado también su origen histórico y su genealogía. Si la palabra viene del griego (*λογίζομαι*, “computar”; Grappi 2016: 18) su uso en época moderna se afirmó durante el siglo XIX, y ve la logística como aquel aspecto del sector militar que se ocupa de organizar los transportes y los abastecimientos de los ejércitos al frente. Generales como Sun Tsu y Carl von Clausewitz tenían en gran consideración a la logística, el propio Napoleón la consideraba como la tercera “arte de la guerra”, al lado de estrategia y táctica y sin embargo, presente en las otras dos y entrelazada con ellas (Cowen 2014: 26-27). Otros autores (Harney y Moten 2013), en vez, aunque aceptando el origen militar de la logística, consideran también el desarrollo del comercio de los esclavos a lo largo de la ruta atlántica, trazando un paralelismo entre el barco de esclavos de los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX y el moderno buque portacontenedores. Además, un paso importante para el desarrollo histórico de la logística, y que de alguna forma prefigura ciertas evoluciones de la gobernanza contemporánea y de sus espacialidades, fue la experiencia de la Compañía de las Indias, organismo de carácter privado con sede en la City de Londres, que desde el ejercer el monopolio del comercio con las Indias Orientales llegó a imponer, a partir de la Guerra de los Siete Años, un verdadero Estado ficticio en el Bengala (Stern 2011).

En fin, otra hipótesis que yo y otros investigadores estamos trabajando es que un antecedente de la logística, por su función de transporte de mercancías, por su papel en la creación de nuevas espacialidades (el *nation building* del siglo XIX), y por su relevancia en la conquista colonial sea representado por las primeras líneas de ferrocarril en la América poscolonial. Todos estos filones llevarían de todos modos a ver el nacimiento de la logística como profundamente entrelazado con el ámbito militar y vinculado a la entrada en la época de la modernidad capitalista.

Sin embargo, un momento de fuerte discontinuidad, un salto de cualidad en la manera de considerar el papel y la importancia de la logística en el sistema capitalista ocurrió entre años cincuenta y setenta del siglo XX con lo que varios autores (Cowen 2014; Grappi 2016) han llamado “revolución logística”. Este cambio se produjo por un lado a partir de la creación de nuevas disciplinas e instituciones, por otro lado a través de importantes innovaciones tecnológicas. Características comunes a ambos acontecimientos son que fueron impulsados a partir de la Segunda Guerra Mundial y que se realizaron primariamente en los Estados Unidos pero pronto se difundieron a escala global, descentralizando el rol

de EE.UU. en estos procesos.

El primer cambio se podría sintetizar con el nacimiento, a finales de la década de 1950 de la llamada *business logistics*, es decir la transposición en el ámbito del *business* de la logística que hasta entonces había sido prerrogativa del sector militar. En muchas universidades estadounidenses nacieron cursos académicos de *Supply Chain Management*, que en algunos casos substituyeron directamente a los tradicionales cursos de *Economics*, mientras se crearon nuevas instituciones tales como el American Management Association, el National Council of Physical Distribution Management, y el Logistics Management Institute (LMI). A partir de esta reflexión managerial sobre la logística se desarrolló un profundo cambio de perspectiva sobre la relación entre producción y circulación de mercancías desde el tradicional enfoque sobre la “reducción de los costos” a uno de “*systems perspective*”: este entendía el ciclo de comercialización de mercancías como capaz no sólo de reducir los gastos de distribución sino de maximizar las ganancias (*profit-maximizing approach*) y “agregar valor” en cualquier punto de la cadena, y no sólo en el momento propiamente “productivo”; más bien era el momento productivo que se estaba expandiendo a lo largo del territorio y de sus flujos comerciales. Era la idea del *stretching the factory* y de la transformación del entero territorio en “fábrica social global”, idea que tuvo sus primeras experimentaciones entre años sesenta y setenta con la industria maquiladora en México y las primeras *Export Processing Zones* (EPZ) en China, hasta llegar al proceso de des-localizaciones productivas de la época de la llamada globalización.

El segundo cambio, que también influyó, impulsó y aceleró los procesos de des-localización y des-regulación que ocurrieron a escala global a partir de la década de 1980, fue el salto tecnológico producido por dos importantes invenciones: el *container* y la informática. Ambas tuvieron la importante característica de formarse en ámbito militar y de pasar en un segundo momento al uso civil y comercial. En el caso del *container*, según muchos la invención más importantes para la época de la globalización por dar paso a la nueva forma del comercio intermodal, fue inventado a fines militares durante la Segunda Guerra Mundial, pero sólo con la guerra en Vietnam fue utilizado en gran escala, cuando la empresa privada de transportes Sea Land fue encargada por el gobierno estadounidense de manejar el 30 por ciento del transporte en función de la guerra, y desarrolló un complejo sistema de *containers* a bordo de naves (Grappi 2016: 89-91). La privatización y externalización de elementos hasta entonces prerrogativa de la soberanía estatal tales como el manejo de la guerra representó un pasaje central en la más grande transformación en sentido logístico del capitalismo (Peregalli 2017). En los años sucesivos, la “containerización” no sólo continuó su transito hacia la privatización sino que pasó a esferas comerciales civiles (gracias a la notable reducción del tiempo requerido para carga y descarga que permitió la implementación de las técnicas del “justo a tiempo” al trabajo portuario), y su

epicentro se movió poco a poco a Asia, donde hoy en día se encuentran los primeros diez puertos por volúmenes de Teu (*Twenty-foot equivalent unit*, la unidad de medida con la cual se mide el nivel de containerización; Grappi 2016: 92).

También en el caso de la informática es notable su desarrollo a partir de las estrategias militares del Pentágono y de la cooperación público-privada en el ámbito militar. La primera tecnología informática fue el sistema Arpanet, antepasado de Internet, inventado en la década de 1950 por la Rand Corporation de acuerdo con el Departamento de Defensa estadounidense: ese sistema permitió la construcción de una red de informaciones que no pudieran ser interrumpidos a causa de la des-conexión de un único nudo, y es justamente esto el principio organizador de la logística contemporánea.

Tanto el *container* como la informática conllevaron el surgimiento de un conjunto de técnicas de gobierno y de funcionamiento de la economía que hoy en día reconocemos como típicamente neoliberales: desde la producción de sistemas operativos basados en algoritmos a la profundización de los procesos de automatización y de interdependencia, al desarrollo de sofisticadas técnicas de control, disciplinamiento y explotación de la mano de obra y al fortalecimiento de la seguridad de los nudos infraestructurales.

Corredores de infraestructura

En América del Norte, inmediatamente después de la firma del TLCAN (Tratado de Libre Comercio e América del Norte), se intensificaron las presiones para la construcción del corredor infraestructural CANAMEX. Si el TLCAN representó, histórica, simbólica y políticamente el corazón de la constitución formal de la globalización neoliberal, su constitución material preveía la construcción de una densa red de infraestructura física que sustentara ese comercio *libre*.

Según Cowen (2014: 64-65), lo que sorprendió tras la entrada en vigor del tratado no fue el crecimiento de los flujos fronterizos, sino el hecho de que dichos flujos, contrariamente a la pretensión liberal de crear mayor competencia entre las empresas, quedaran al interior de pocas grandes firmas. En efecto, el peso de las empresas transnacionales y sus afiliadas en las cadenas globales de abastecimiento ha aumentado enormemente en los últimos años, como ha aumentado dicho sector en su conjunto¹. Sin embargo, el TLCAN no había previsto una inversión directa en la construcción de infraestructura, así que fue la presión de poderosos grupos y *lobbies* económicas (Coalition for American Gateways and

¹ según estimaciones de la Organización Internacional del Trabajo, en el año 2016 la mano de obra implicada directa o indirectamente en el comercio mundial de las *global supply chains* representaba el 21 por ciento de los trabajadores a nivel mundial, con condiciones de trabajo precarias, bajos salarios y falta de seguridad (International Labour Organization, 2016, <http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/-->)

Trade Corridors y NASCO, North America's SuperCorridor Coalition) que empujaron los gobiernos para la construcción del CANAMEX, un ensamble de proyectos tanto de infraestructura física como de “*soft infrastructure*” cuales integración, estandarización y sincronización de normativas comerciales e iniciativas para la seguridad de los espacios logísticos existentes.

En los años siguientes, una gran cantidad de corredores logísticos proliferaron a lo largo del mundo en todos los continentes: sólo para mencionar los más relevantes, en Africa se crearon el MCLI (Maputo Corridor Logistics Initiative), el East Africa Corridor, el West Africa Transport Logistics Corridor y el Trans-Kalahari Corridor; en el Golfo de Adén el IRTC (International Recommended Transit Corridor); en Asia están tomando forma las gigantescas iniciativas a liderazgo Chino de la llamada Nueva Ruta de la Seda (que une China con los yacimientos de hidrocarburos de Kazajistán y el Mar Caspio) y Ruta de la Seda marítima (que la conecta con el Sureste Asiático, la ciudad de Dubai, el puerto griego del Pireus y los puertos de la costa pacífica del continente americano), y los corredores hindúes del *golden and diamond* quadrilater, finalizados a la industrialización del gigante asiático; en Europa surgió una red de corredores para el abastecimiento energético llamados Ten; en cuanto América Latina vale mencionar el mesoamericano Plan Puebla Panamá (PPP) y los diez corredores de la IIRSA.

Conectando a través de infraestructuras de transporte y telecomunicaciones territorios entre sí distantes, y ensamblando a lo largo de las *supply chains* grandes puertos, zonas francas, *city logistics* y *logistics cities*, estos corredores definen en su interior espacios de excepción cada vez mayores, en donde los tradicionales derechos civiles, laborales y políticos vienen constantemente derogados y suspendidos. Dichas técnicas de gobierno “excepcionales” vienen así repetidamente exportadas a lo largo de los corredores y, con la imposición del transporte intermodal en su interior, el modelo del “justo a tiempo” abarca y une dimensiones cada vez más amplias del comercio, desde enormes buques portacontenedores a lo más pequeño comercio al detalle de la logística urbana cuyas lógicas toyotistas han sido adoptadas a partir de transnacionales como Walmart o Amazon y las modernas empresas de *delivery*.

La afirmación del corredor como forma geográfico-política propia del capitalismo de las *supply chains* abre un interesante ámbito de análisis sobre las nuevas espacialidades de la época global, con particular relevancia en la zona del llamado capitalismo dependiente y en su relación con los países centrales. Conceptos como “zonas” y “enclaves” y sus varias declinaciones específicas completan e interactúan con lo de corredor en el definir y sugerir pistas para el entendimiento de las nuevas geografías.

La logística contemporánea, entonces, según la acepción teórica propuesta por los *Critical Logistics Studies*, se define también y sobre todo a partir de la construcción de infraestructuras y espacialidades nuevas que cruzan, fragmentan y multiplican las fronteras administrativas y que interactúan y chocan

con el consolidado aspecto geopolítico. El reciente surgimiento y multiplicación de los corredores a lo largo del mundo ha llevado al italiano Giorgio Grappi (2017: 121) a hablar de “política de los corredores”, en el sentido en que dichos corredores, de alguna forma, “hacen política”. Dicha política tendría tres pilares fundamentales: la participación de una variedad de actores (tanto sujetos privados como instituciones públicas), cuyas líneas se formulan en específicos *forum*, desde donde se establecen patrones procedimentales y reglamentos; la promoción, creación, difusión y conexión entre sí, a lo largo de los corredores, de zonas de diferentes tipos tales como regiones especiales, áreas dedicadas, *new towns*; su realizarse en dimensiones al mismo tiempo infraestatales, estatales y transnacionales, lo cual la lleva a producir nuevas territorialidades. La lógica que la mueve modifica la manera en que instituciones internacionales como el Banco Mundial (BM) pero también bancos regionales como el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (AIIB), el Banco Asiático de Desarrollo (BasD) o, en América latina, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) definen los programas de intensificación de las principales operaciones capitalistas usando las inversiones en infraestructura como acciones privilegiadas.

Fue el propio BM que en el 2007 incentivó notablemente la creación de corredores y la integración en escala mundial a las cadenas globales de abastecimiento publicando su primer LPI (Logistics Performance Index), intitulado *Coonecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy*, que al mismo tiempo certifica y reproduce en escala ampliada una realidad en que la capacidad de conectarse a la “*physical Internet*”, término técnico usado para describir la red de sistemas logísticos, se está determinando como el elemento que define la competitividad de los países. Este nuevo *ranking* suscitó un gran interés de los gobiernos, sobre todo en el llamado Sur global, en la infraestructura logística. De hecho, como el carácter fuertemente desigual de la economía política contemporánea se refleja en los sistemas logísticos, los LPI se concentran en los *logistics gaps* entre países desarrollados o subdesarrollados, invitando a estos últimos a integrarse a la globalización para derrotar a la pobreza (Cowen 2014: 59). *Rankings* como este impulsan la exposición de los países al comercio global y su dependencia a las exportaciones, en línea con las políticas neoliberales promovidas por el BM y las otras organizaciones internacionales de Bretton Woods, para cambiar el patrón de reproducción de capital, relegando el Tercer Mundo hacia un marco de exportaciones de bienes primarios o industrializados de tipo ensamble. También el código ISPS (International Ship and Port Facility Security), creado en el 2004 por los organismos internacionales Container Security Initiative (CSI) y Customs-Trade Partnership against Terrorism (C-TRAP), se impuso poco a poco a nivel mundial bajo presión de los Estados Unidos, tanto que fue adoptado por 152 naciones, 55.000 naves y 20.000 puertos (Cowen 2014: 88). El ISPS define los estándares básicos para la seguridad de puertos y naves, y

conlleva un conjunto de normas y reglamentaciones de excepciones en términos de derechos civiles, laborales y ambientales. Se trata de uno de los productos del surgimiento de la llamada *supply chain security*.

De hecho, con la proliferación en escala cada vez más ampliada de corredores, la interdependencia entre países ha dado paso a la necesidad de una mayor coordinación para garantizar la seguridad de los flujos comerciales a lo largo de las cadenas de abastecimiento. Las necesidades de la *business logistics* y su dimensión transnacional surgen como desafío al tradicional cálculo geopolítico de las supuestas necesidades nacionales.

Códigos como los LPI e ISPS, entonces, no son oficialmente una imposición, pero su no adhesión determina automáticamente la des-conexión de un país desde los flujos comerciales globales, lo que hace prácticamente imposible por cualquier país, incluyendo aquellos que se han caracterizado por fuerte retórica anti-imperialista, una decisión de este tipo. Este principio, así como las formas concretas con las cuales se re-diseñan la geografía y la lógica de la seguridad, de la militarización y de la represión a lo largo de los corredores de infraestructura, es muy evidente en el caso de la IIRSA, que pone en luz la naturaleza ilusoria de una integración regional “alternativa”, “contra-hegemónica” o “posneoliberal” como la imaginada por instituciones internacionales tales como el ALBA-TCP (Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América – Tratado de Comercio de los Pueblos; BENZI 2017) o, en su forma más moderada y edulcorada, la UNASUR (Unión de Naciones Sudamericanas).

Una lectura “logística” de la IIRSA

La IIRSA fue anunciada en 2000 en una cumbre en Brasilia por el entonces presidente brasileño Fernando Henrique Cardoso, con la presencia de los representantes del BID (Ceceña, Aguilar y Motto 2007: 17). Desde entonces el proyecto de la IIRSA se ha ampliado enormemente: en 2014 los proyectos previstos eran 579 y la inversión total de 163.000 millones de dólares. Casi en el 90% de los casos se trata se proyectos de transporte, la mitad de los cuales carreteras. Una tercera parte de la inversión total en vez es en energía, en particular en centrales hidroeléctricas, que son además las obras a mayor impacto para los pueblos (COORDINADORA ANTIIRSA 2016). Dichos proyectos son articulados entre sí al interior de 10 ejes logísticos: Amazonas, Capricornio, Hidrovía Paraná-Paraguay, Andino, Interoceánico Central, Perú-Brasil-Bolivia, del Sur, Escudo Guayanés, Andino del Sur, MERCOSUR-Chile.

Oficialmente la IIRSA ha siempre tenido como objetivo contribuir a la integración continental. Sin embargo, como señala Fabio Barbosa dos Santos, 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 tendría un carácter centrífugo y sería funcional a un proceso de interconexión de la región con los mercados globales, de expulsión de riqueza hacia los centros de demanda (Zibechi 2015). Su objetivo fundamental sería entonces permitir un fácil movimiento de energía y recursos de extracción minera y agro-industrial a través de los obstáculos físicos representados por Cordillera de los Andes y Amazonas, y a la vez el recorrido inverso por parte de las mercancías laboradas provenientes desde China.

En este sentido, no se puede analizar la IIRSA prescindiendo del fenómeno del llamado neoextractivismo, que en su configuración territorial ha producido, reproducido y profundizado lógicas de enclave. Es justamente para vincular dichos enclaves extractivas a los mercados globales que se ha vuelto 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. El binomio enclave-corredores se ha convertido así en el eje fundamental de un gigantesco proceso de reordenamiento de todo el territorio sudamericano (Peregalli 2017).

El patrón neoextractivo (o “exportador de especialización productiva”², si se incluyen aquellos sectores de producción industrial de tipo ensamble o maquila que más que todos se caracterizan como sectores industriales “logísticos” y que no gozan de autonomía productiva, con la excepción de Brasil) ha representado el mayor aspecto de continuidad entre los gobiernos conservadores neoliberales de las décadas de 1980 y 1990 con los gobiernos progresistas que llegaron al poder en muchos países en los primeros años del nuevo siglo. 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 re-primarización, estos gobiernos han terminado volviéndose como rehenes de los movimientos de precios de las *commodities* en los mercados financieros globales. Esto permitió que, cuando desde 2013-14 dichos precios, que habían estado en ascenso espectacular por más que una década, cayeron repentinamente, estos gobiernos encontraron en un momento de crisis estructural, dando lugar en muchos países a viraje conservador.

No obstante, esta cambiante situación geopolítica de la región ha convivido sin importantes traumas o rupturas con la implementación de la IIRSA. Desde su inicio, el plan entendía abarcar la totalidad de los 12 países sudamericanos, siendo incluido desde 2008 en el marco de la nueva organización de UNASUR, y desde 2010 en COSIPLAN. Si consideramos los flujos de crédito de que ha beneficiado IIRSA a lo largo de su historia, sin embargo, es evidente que mientras al inicio las mayores fuentes de financiamiento eran organismos multilaterales tales como el BID, el FONPLATA (Fondo Financiero

² Véase Osorio 016.

para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata), y el CAF (Corporación Andina de Fomento), en los últimos años un papel central fue asunto por el China Development Bank y sobre todo por el banco público brasileño BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento): en 2014, más de 70% del financiamiento de las obras era público y una parte importante correspondía al BNDES, que detiene más capital del propio BM y que en la última década se convirtió en el mayor banco de fomento del mundo (Zibechi 2014: 135). Además, bajo los gobiernos del Partido dos Trabalhadores (PT), empresas brasileñas como Camargo Correa, Odebrecht y Andrade Gutierrez se adjudicaron la construcción de la mayoría de los proyectos, gracias al fuerte apoyo público (Zibechi 2014: 163-164).

Dichos cambios llevaron a la formulación de análisis y debates sobre las disputas imperialistas en la región sudamericana y sobre cómo éstas afectarían o se reflejarían en la IIRSA. Según Ceceña, Motto e Aguilar (2007) el plan representaría, según una cronología muy coherente con el desarrollo histórico de la logística, una tercera fase de la penetración estadounidense, después de la fase militar y aquella caracterizada por la creación de los planes de libre comercio, que fracasó en 2005 con el rechazo del ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas). Por otro lado Zibechi (2014) ha señalado la emergencia, bajo la égida de los gobiernos progresistas, de la hegemonía brasileña en asociación con China que, pese a la retórica de relaciones de solidaridad Sur-Sur, estarían reconstruyendo a su favor relaciones de dependencia centro-periferia con el resto de la región. A estas formulaciones se oponen otras que, como en el caso de Claudio Katz (2016) y Efraín León (2015), reafirman la vinculación y la articulación geopolítica de Brasil con EE.UU. como el eje principal de su renovada condición de potencia sub-imperial.

Sin embargo, a pesar de los cambios en la matriz de las empresas y de los bancos involucrados en la IIRSA y a la luz del alto grado de transnacionalización de estas últimas, no se podría decir que como proyecto de desarrollo la IIRSA haya tenido cambios sustanciales. Y tampoco las pretensiones contra-hegemónicas de Venezuela, que por un momento, empujadas por los altos rendimientos de la renta petrolera, pareció entrar en la disputa, se revelaron como algo capaz de cambiar el curso del proyecto. Desde su lanzamiento el presidente venezolano Hugo Chavez, aunque haciendo un llamado para una integración regional y sobre todo energética diferente, adhirió al plan (López 2012). Y vale la pena mencionar como en Bolivia fue justamente sobre la construcción de una obra prevista por la IIRSA, el proyecto de carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos en el parque del TIPNIS, que se consumó una ruptura entre el movimiento indígena y el gobierno estatal de corte popular. Tampoco las diferencias emergidas en el ámbito de la II Cumbre de la Comunidad Sudamericana de Naciones en 2006, con Morales que criticó los aspectos poco sustentables ecológicamente y de desarrollo desigual presentes en la IIRSA mientras Chavez la tachó incluso de “neocolonial”, llevaron a un cambio sustancial en el

proyecto ni pusieron en cuestión la adhesión de los dos países.

Conclusiones: razón de Estado y razón de mercado

La causa, quizás, no hay que buscarla en el imperialismo todopoderoso de Estados Unidos, que acompaña desde hace mucho tiempo casi cualquier análisis crítico sobre la realidad latinoamericana y se ha ido convirtiendo en una perfecta excusa por el fracaso de todo proyecto emancipatorio de corte estatal, sino en la manera en que dicho imperialismo, acorde a las transformaciones del capitalismo de las *supply chains* esté modificando su lógica en sentido geo-económico. Vale la pena en efecto decir que, mientras que el petismo en Brasil sí fue desarrollando un esbozo de proyecto nacional, su fracaso fue debido más a su fuerte dependencia hacia los mercados financieros globales que su debilidad político-militar hacia EE.UU., que en este momento además está atravesando un periodo de crisis hegemónica.

La cuestión de la transición, o mejor dicho de la sobre-posición de una lógica geo-económica a la consolidada lógica geopolítica, está al centro de unas consideraciones de Deborah Cowen y Neil Smith (2009), y se desarrolla justamente a partir de un análisis de la *supply chain security*. A partir de la definición de “social geopolítico”, dichos autores consideran el progresivo pasaje desde unas lógicas de poder centrado en el Estado, fundadas en la idea de una homogeneidad del territorio nacional y en la construcción de una sociedad, una economía, una cultura y una ciudadanía nacionales y en la separación entre la policía como instrumento de seguridad interna y ejército como defensa exterior, hacia lógicas de dominación centradas en el mercado. Sería con el surgimiento de la *supply chain security* que cambia la forma de pensarse el Estado y de responder a un “interés nacional”, ya que este último es cada vez más coincidente con los objetivos de las *supply chains* globales y de sus actores monopolistas. No se trataría del fin de la razón de Estado en sí sino de su re-adaptación y de una re-definición de la geopolítica a partir de prácticas, estrategias y mentalidades que fuerzan y desafían tanto la dimensión nacional del confín como la separación entre violencia legítima interna y externa del Estado-nación. Más que privatizar partes de las funciones y actividades pública, el neoliberalismo lleva a una privatización del propio Estado, de su lógica de funcionamiento, re-diseñándose así los tradicionales postulados de la distinción entre público y privado, y des-dibujándose los límites entre los actores globales de la guerra.

Tomando en consideración el aparente resurgimiento “geopolítico” del nacionalismo tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, los autores afirman por un lado como algunas de estas prácticas de control fronterizo hayan entrado en choque con ciertas exigencias de seguridad del comercio internacional; por otro, señalan la renovada presencia, justo en el ámbito de la nueva “guerra al

terrorismo”, de una creciente externalización del sector militar y de la proliferación de agentes bélicos públicos y privados, internos y externos, legales e ilegales. Es el caso de remarcar como en América Latina la seguridad de los nudos infraestructurales y de los emprendimientos extractivos esté hoy en día en las manos tanto de paramilitares y contratistas privados de grandes empresas como de ejércitos nacionales, tanto de fuerzas tradicionalmente volcadas a la colonización interna³ como de la criminalidad organizada, a pesar de que el gobierno nacional en cuestión sea de corte progresista o conservador.

A partir de este análisis, quiero considerar como un plan como la IIRSA tiene mucho que ver no sólo con las tradicionales estrategias de dominación imperial a los que nos ha acostumbrado la larga historia del sometimiento de Nuestramérica sino también de lógicas imperialistas novedosas y que se manifiestan de forma cada vez sofisticadas en otros lados de planeta también bajo la forma de logística, infraestructura, corredores.

Logística, infraestructura y corredores han ido de la mano con un discurso fuertemente des-politizante y técnico de eficiencia y progreso, alimentado por el salto tecnológico, el uso de los algoritmos propios de la computación y una fuerte dependencia de los mercados financieros globales, que ha hecho de ciertas pretensiones estatal-populistas supuestamente anti-hegemónicas una oposición estéril y débil. Un discurso tan eficaz que su mayor logro ha sido el alto nivel de desconocimiento de estos planes. Como ha argumentado el geógrafo Milson Betancourt, “si uno recorre los territorios hay una invisibilización de este megaproyecto. Estos proyectos vienen siendo presentados como proyectos aislados: una hidroeléctrica allí, una carretera, un puerto, y difícilmente las poblaciones locales y regionales ven la magnitud de estas adecuaciones espaciales y técnicas de la IIRSA” (COORDINADORA ANTIIRSA 2016).

BIBLIOGRAFÍA

BENZI, Daniele. 2017. ALBA-TCP. *Anatomía de la integración que no fue*. Buenos Aires: Imago Mundi.

CECEÑA, Ana Esther y AGUILAR, Paula y MOTTO, Carlos. 2007. *Territorialidad de la dominación Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*, Buenos Aires: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.

COWEN, Deborah. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in the Global Trade*. Minneapolis:

³ Es el caso, por ejemplo, de la Gendarmería Nacional argentina, un tiempo la fuerza por definición destinadas a asuntos de colonización interna y hoy responsable de la seguridad de los corredores de la IIRSA en buena medida contra los propios pueblos originarios, además de que culpable de la desaparición y muerte del joven activista Santiago Maldonado. Eso ofrece amplio material de reflexión acerca de la función colonial que adquieren hoy logística e infraestructura y como esas sean ligadas a los dispositivos de acumulación por desposesión.

University of Minnesota Press, 2014.

COWEN, Deborah y SMITH, Neil (2009). "After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics": *Antipode*, 30 January.

GRAPPI, Giorgio. 2016. *Logistica*, Roma: Ediesse.

HARNEY, S.; MOTEN, F. *The Undercommons: Fugitive Planning & Black Study*. Wivenhoe/New York/Port Watson: Minor Compositions, 2013.

KATZ, Claudio. 2016. *Subimperialismo I: Revisión de un concepto*.

KATZ, Claudio. 2016. *Subimperialismo II: Aplicación actual*.

KELLER, Esterling. 2016. *Extrastatecraft. The Power of Infrastructure Space*, London: Verso.

LEÓN HERNÁNDEZ, Efraín. 2015. *El expansionismo brasileño en sus límites. Geopolítica, energía, interconexión territorial y crisis material*, México D.F.: Espacio, Política y Capital (Universidad Nacional Autónoma de México).

LÓPEZ, Rodolfo, "Nuevo instrumento de regionalismo sudamericano. Resultados de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), en BERNAL-MEZA, Raúl; VICTORIA QUINTANAR, Silvia. 2012. *Regionalismo y Orden Mundial: Suramérica, Europa, China*, Buenos Aires: Nuevohacer (Universidad Nacional del cCentro de la Provincia de Buenos Aires).

PEREGALLI, Alessandro (2017). "Neoextractivismo y logística: pistas para una articulación de las luchas". Acta de congreso de *Singa 2017, VIII Simpósio internacional de geografia agraria*. Curitiba, Paraná, Brasil.

PEREGALLI, Alessandro (12/2017). "La IIRSA sudamericana: una mirada desde la logística". En *Entretextos*. León, Guanajuato: Universidad Iberoamericana León.

STERN, Philip J. 2011. *The Company-State: Corporate Sovereignty and the Early Modern Foundations of the British Empire in India*. UK: Oxford University Press.

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.

Fuentes documentales

COORDINADORA ANTIIRSA. 2016. *IIRSA: Infraestructura de la devastación*. Documental youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=qDw8pHuc4cl&t=827s>

ILO (International Labour Organization), 2016, <http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/-->