



# Infraestructura, desarrollo económico e integración regional en América Latina y el Caribe: ¿una cuestión estratégica en el siglo XXI?<sup>1</sup>

Marta Cerqueira Melo  
Bárbara Carvalho Neves

## I. Introducción

Desde los años 2000, el tema de la infraestructura estuvo presente en la agenda político-económica de los países latinoamericanos y caribeños. En ese período surgieron dos iniciativas subregionales con estos objetivos, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), propuesta por Brasil, y el Plan Puebla Panamá (PPP), propuesto por México. Las iniciativas fomentaron la interconectividad, complementariedad económica, cooperación y

reducción de las asimetrías físicas intrarregionales en América del Sur y Mesoamérica, las cuales visaron superar la brecha en infraestructura que obstaculizaba los procesos de desarrollo económico e integración regional, así como ofrecer soluciones institucionalizadas al tema, que fue abordado de manera difusa en las negociaciones para la creación del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

Ante este escenario, este artículo tiene como objetivo cuestionar y delinear la relación entre infraestructura, desarrollo económico e integración regional a partir de las iniciativas subregionales de infraestructura en América Latina y el Caribe desde los años 2000. Se toma como premisa que la infraestructura es eje clave del desarrollo y de la integración en el ámbito económico, político y social nacional, regional y/o internacional.

Adoptando una perspectiva de largo plazo, a través de revisiones bibliográficas y análisis documentales, buscamos responder cómo el trípode infraestructura, desarrollo económico e integración regional se configura como una cuestión estratégica para América Latina y el Caribe en el siglo XXI. Se enfocarán las experiencias de la IIRSA/COSIPLAN y el PPP/PM<sup>2</sup>. La hipótesis es que la existencia de iniciativas subregionales para el desarrollo de infraestructura denota la existencia de consensos mínimos acerca del tema en las agendas políticas y económicas de los países, lo que abre espacio para la profundización de la integración y la promoción del desarrollo de la región en el siglo XXI.

A partir de esta visión, el artículo está dividido en cuatro secciones además de esta introducción. En la primera, recuperamos aspectos teóricos y contextuales de la relación entre infraestructura y desarrollo en la dinámica de la integración regional latinoamericana a la vuelta del siglo XX al XXI. En seguida, discutimos el rol de las iniciativas subregionales de infraestructura frente a los aspectos estratégicos buscados en ese periodo. En la tercera sección discutimos las actuales limitaciones y oportunidades de los impulsos de integración regional para el desarrollo de los países latinoamericanos y caribeños y el rol de la infraestructura de manera interconectada. Finalmente, en las consideraciones finales defendemos la importancia de pensar la infraestructura, el desarrollo y la integración regional de manera interdependiente.

## II. Infraestructura, desarrollo económico y la dinámica de integración regional de América Latina y el Caribe en el cambio del siglo XX al XXI

En la perspectiva del desarrollo económico, la infraestructura es uno de los pilares en los cuales se sustenta la competitividad de los países y regiones del globo. Como lo apunta Dal Pozzo (2020), la infraestructura es una variable determinante del desarrollo económico y social del Estado. Eso significa que, independientemente del modelo estatal –sea liberal o social–, la defensa de la infraestructura apropiada se presenta como la estructura mínima para que el Estado y la sociedad expresen sus potencialidades. Así que la infraestructura se convierte en parte de la estrategia estatal de promoción del desarrollo, y en una decisión política, ya que por su configuración en redes o en sistemas de interconexión de diversos puntos, afecta al bienestar de la población y al rendimiento de las empresas (Bercovici & Valim, 2015).

La variable infraestructura discutida en este artículo corresponde a la infraestructura económica, que engloba tanto la parte física cuanto los servicios que de ella se derivan. Específicamente, se discute la centralidad de la integración física y del progreso en materia de conectividad regional, cuyos desafíos se mantienen a lo largo de las décadas y tampoco son sencillos de superar (Carciofi & Gayá, 2016). Así como discute Fay et al. (2017), la infraestructura, como clave para el desarrollo, puede impulsar la reducción de la desigualdad, abrir puertas para el acceso al mercado internacional de manera equitativa, al mismo tiempo en que puede ser un instrumento para una estrategia de crecimiento sostenible.

Efectivamente, diversos estudios convergen con este entendimiento de que invertir en la infraestructura (de manera continua e incrementada) es elemento clave para mejorar el crecimiento y la competitividad regional (Baumann, 2001; SELA, 2011). De esta manera, el desarrollo infraestructural ocupa un rol estratégico en la agenda político-económica de un país. Bajo las estructuras de integración regional, la infraestructura puede ser un instrumento de fortalecimiento de las capacidades de los países, al mismo tiempo en que reduce su vulnerabilidad frente a las presiones e intereses extrarregionales en el tema. La infraestructura pobre e ineficiente tanto a nivel nacional, como regional limita el alcance de los esfuerzos productivos y comerciales en el marco de la integración económica.

De acuerdo con Veiga (1997, p. 12), la inclusión del tema de la infraestructura en la agenda de los procesos de integración tiene una funcionalidad que es, por lo menos, triple. En primer lugar, la infraestructura permite superar los obstáculos físicos, técnicos y regulatorios-institucionales a la movilización de bienes y servicios entre los países. En segundo lugar, puede contribuir para que sus efectos dinámicos faciliten la convergencia entre los rendimientos reales de las economías, favoreciendo el *catching up* de las industrias de las regiones periféricas o, mínimamente, contribuir con la reducción de las disparidades entre países y región componentes del área de integración. Por fin, considerando las características típicas de las inversiones en redes de infraestructura, la lógica geopolítica que orienta a los Estados debería lanzar mano de la lógica de la geoeconomía, que es más permeable a proyectos supranacionales.

Como no tiene un fin en sí mismo y se presenta como un medio para el cumplimiento de un dado objetivo, la infraestructura debe ser comprendida bajo la perspectiva del Estado. Esto significa que, en materia de infraestructura, es esencial la planificación estatal para su creación, ampliación, manutención o actualización, de manera que toda y cualquier decisión acerca del tema se convierte en decisión política, inserta en la estrategia de promoción del desarrollo (Bercovici & Valim, 2015). A su vez, Furtado (2009) apunta para la estrecha interconexión entre desarrollo económico, desarrollo industrial e integración regional.<sup>3</sup>

Tratada de esa forma, la teoría de la integración es parte de una etapa superior de la teoría del desarrollo económico, de manera que la planificación de la integración se origina como la forma más compleja de esa técnica de coordinación de las decisiones económicas (Baumann, 2007; Furtado, 1975). Dado el hecho de que transcurre en el contexto de naciones que se constituyeron subdesarrolladas en la dinámica económica internacional (Furtado, 2009),<sup>4</sup> la integración de América Latina y el Caribe desde la segunda mitad del siglo XX tiene un rasgo característico, que es pretender contribuir, de forma más o menos consciente, para agrandar las condiciones para el desarrollo de los países de la región y la mejora de su posición en el Sistema Internacional (Souza, 2012).

En una visión autonomista del desarrollo, por lo tanto, la integración regional es un instrumento que posibilita fortalecer la región a través de una mayor integración de los mercados internos y disminuir la gran dependencia del mercado externo. Esta concepción, a partir de los estudios de Raul Prebisch en su trabajo en la CEPAL, defiende la necesidad del factor de la industrialización para el desarrollo económico de la región, considerando el problema del estrangulamiento exterior y del deterioro en la relación de precios del intercambio. Esto no es casual, ya que Latinoamérica sigue, a lo largo del tiempo, vulnerable a las fluctuaciones del comercio internacional, una vez que sus economías siempre estuvieron dirigidas al mercado externo, en detrimento del mercado nacional e intrarregional (Prebisch, 1950).

A pesar de ello, desde la década de 1970, y con mayor intensidad desde la década de 1980, la mayoría de los países de la región adoptaron políticas de reforma neoliberal. En ese entonces abandonaron el modelo de desarrollo basado en industrialización, que prevaleció entre los años 1940 hasta mediados de la década de 1970, y adhirieron a otro modelo, caracterizado por la desindustrialización y el aumento del peso de los bienes agromineros en las exportaciones totales (Oreiro & Feijó, 2010), acompañados de algunos bienes industriales secundarios, ya sean producidos localmente o por maquiladoras. Esta transición hacia un patrón de desarrollo exportador de especialización productiva ocurrió (Osório, 2012), lo afirma Peres (2006), con la sistemática pérdida de legitimidad de las políticas industriales, que se quedaron prácticamente fuera del nuevo modelo económico establecido por las reformas estructurales.

Estos cambios tuvieron repercusiones directas sobre los procesos de integración de la región. Contradictoriamente, al mismo tiempo en que los países adherían al recetario del Consenso de Washington y realizaban los ajustes estructurales en la economía, promovieron la aproximación entre sí como forma de defenderse de la crisis, estimulando la integración regional (Souza, 2012). Denominado por ‘regionalismo abierto’, bajo la conceptualización de la CEPAL, este periodo de impulso del regionalismo latinoamericano y caribeño marcó “[...] un proceso de creciente interdependencia económica a nivel regional, impulsado tanto por acuerdos preferenciales de integración como por otras políticas en un contexto de apertura y desreglamentación [...]” (CEPAL, 1994, p. 8).

La aproximación regional fue marcada por los ideales neoliberales y de reformas económicas para la inserción de los países del continente en la dinámica del comercio mundial. A su vez, estos ideales dirigieron los esfuerzos comerciales del periodo, retrasando las intenciones de desarrollo de los países latinoamericanos (Mariano, 2012; Saraiva, 2007). Aunque en los años 1990 se haya impulsado diferentes iniciativas a nivel regional y generado avances en la aproximación de la región, los esfuerzos conjuntos eran limitados por la dinámica incentivada que no tenía como prioridad fomentar la complementariedad económica en la región y, de esa manera, no incentivó al desarrollo de una cadena productiva regional (Sanahuja, 2009). Otro problema identificado fueron los bajos niveles de inversión en la infraestructura regional, lo que disminuyó la competitividad de los productores latinoamericanos frente al mercado global (Sanahuja, 2017).

En ese periodo, la infraestructura ganó un rol de preponderancia en las relaciones político-económicas regionales de manera compartida (y no estrictamente como una responsabilidad y objetivo nacional). Con la ampliación del intercambio comercial entre la región y el mundo –principalmente a través del espacio de diálogo, cooperación y negociación generado por las iniciativas regionales– se identificaron innumerables cuellos de botella a ser superados para dar cuenta de la nueva demanda económico-comercial generada, y entre ellos, la deficiencia infraestructural.

Como indican Lardé & Park (2016), la inversión pública y privada en infraestructura económica en América Latina y el Caribe fue creciente hasta la década de 1980, cuando alcanzó sus niveles más altos, representando a 3,6 % del PIB promedio, con un pico de 4,1 % del PIB. Sin embargo, en función de los efectos de la crisis de la deuda y del desarrollo en la región, hubo una retracción de la inversión pública. La inversión privada se mantuvo más activa en la década de 1990, resultado de las concesiones de proyectos de obras públicas, aumentando la participación de empresas privadas en la financiación, construcción y gestión de servicios de infraestructura (aumento de 0,5 % del PIB en los 1980 para 1,2 % en los 1990), pero no fue suficiente para compensar la caída de la inversión pública. La retomada de la inversión pública en el sector se mostró nuevamente significativa solamente a partir de 2003, cuando presentó niveles crecientes hasta 2013, aunque siempre abajo de los valores alcanzados hasta la década de 1980.

Apoyada en la mejora de las finanzas públicas debido al aumento de los precios de los productos básicos en el comercio internacional –el llamado *boom* de los *commodities*–, la retomada de la inversión pública y la acción coordinada de los Estados a través de mecanismos institucionales de integración regional fueron fundamentales para el nuevo impulso a la agenda subregional de infraestructura en América Latina y el Caribe a comienzos del siglo XXI. Esto porque ha posibilitado la proposición de soluciones comunes frente a un tema entonces consensuadamente visto como el cuello de botella al desarrollo de los países de la región. La adherencia de estos países a las iniciativas que tuvieron lugar a nivel subregional lo evidencia este consenso.

### **III. El rol de las iniciativas de infraestructura en el desarrollo y la integración de América Latina y el Caribe a principios del siglo XXI**

Considerando el trípede estratégico “infraestructura, desarrollo e integración” discutido anteriormente, ¿cuál fue el rol de las iniciativas subregionales de provisión de infraestructura (IIRSA, Cosiplan y Plan Puebla Panamá, Proyecto Mesoamérica) en el desarrollo y la integración de América Latina y el Caribe a comienzos del siglo XXI? Para responder a esta pregunta, echemos un breve vistazo a las principales iniciativas de infraestructura de la región de este periodo.

#### **1. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)**

Creada en el año 2000, durante la Primera Cumbre de Jefes de Gobierno de Sudamérica –convocada por el entonces presidente brasileño Fernando Henrique Cardoso–, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) tuvo como premisa central el consenso entre los 12 países de la subregión de que la integración y la provisión de la infraestructura física eran dos líneas de acción que se complementaban frente a un objetivo común: el desarrollo económico y la formación del espacio económico ampliado suramericano (Comunicado de Brasilia, 2000).

En el Comunicado de Brasilia, documento marco de la creación de la IIRSA, los presidentes sudamericanos apuntaron la necesidad de “[...] la complementación y expansión de proyectos existentes y de la identificación de otros nuevos proyectos de infraestructura de integración [...]” (Comunicado de Brasilia 2000, p. 8). Considerando prioritaria la identificación de obras de interés bilateral y subregional, se acordó también que la financiación de los proyectos de la Cartera debería ser “[...] compartida por los Gobiernos, por el sector privado y por las instituciones financieras multilaterales, entre las cuales se destacan el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y el Banco Mundial” (Comunicado de Brasilia 2000, p. 8).

En este esfuerzo regional quedó registrado la importancia de la inversión en la infraestructura de integración, una vez que, para los gobiernos del período, la infraestructura se entendió como eje central para la construcción de un espacio ampliado en los ámbitos comercial y económico. Se nota, por lo tanto, la interconexión e interdependencia entre el proceso regional y el desarrollo de la infraestructura física, como etapas complementarias.

A pesar de reunir por primera vez los 12 países de la región, buscando aproximar los esfuerzos de la CAN y del Mercosur, la iniciativa IIRSA no estuvo formal o institucionalmente atada a ningún proyecto de integración en su inicio. De manera contraria, el proyecto integracionista dirigido a desarrollar la infraestructura regional reflejó las estrategias para el desarrollo nacional brasileño presentes en su Plan Plurianual (PPA) del 1996-1999 y después del PPA 2003-2007, nombrado Avanza Brasil.

Además, la IIRSA fue creada bajo el apoyo central del BID, la CAF y el Fonplata, como ya mencionado, que ejercían todas las funciones técnicas y organizacionales del mecanismo (reuniones, estudios, diálogo con los países, soporte técnico, entre otros), bajo el Comité Coordinador Técnico (CCT) y la Secretaría de IIRSA, desde el Instituto Para la Integración de América Latina y el Caribe del BID (BID-INTAL). En ese momento, al inicio del siglo XXI, la principal contribución de la IIRSA fue la unión de los gobiernos sudamericanos para pensar una América del Sur integrada, tanto a través de los bloques



regionales creados en el período, como a través de las inversiones en una infraestructura para la integración regional (Barros & Samurio, 2019).

Frente a los cambios de gobierno en la región con la Ola Rosa, y la subida al poder de los gobiernos de izquierda en el continente, la IIRSA enfrentó diferentes críticas acerca de su funcionamiento (y la preponderante relevancia y participación de los bancos multilaterales del CCT) y presiones frente a los pocos avances en la concretización de los proyectos de la Cartera (solamente 33 proyectos concluidos hasta 2010).

Fue con la creación de la Unión de Naciones Suramericanas (Unasur) en el año 2008, que el tema de la infraestructura fue reforzado a partir de un proceso regional en consolidación. En el 2009 se creó el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (Cosiplan). Sin embargo, reconociendo los avances técnicos, la formación de cartera de proyectos, los problemas y oportunidades generadas desde IIRSA, la iniciativa fue incorporada al Cosiplan en 2011 como su Foro Técnico.

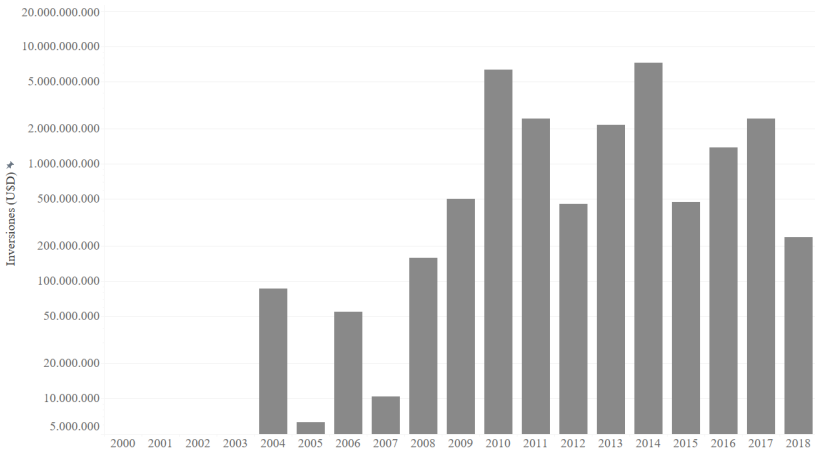
## **1.1 Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (Cosiplan)**

A diferencia de la IIRSA, el Cosiplan, desde su creación, estuvo vinculado a un proceso de integración regional del subcontinente, la Unasur, al poner a la infraestructura como uno de los elementos basales del proceso integracionista. El Cosiplan representó los cambios regionales y el descontento nacional con las instituciones existentes para atender a sus demandas sociopolíticas y económico-comerciales, buscando fomentar la cooperación a través de la inversión en proyectos de planificación e infraestructura.

Además de intentar superar la lógica del regionalismo abierto (Costa & González, 2014; Mariano et al., 2014; Padula & Fiori, 2016), el Cosiplan también reflejó, en parte, la búsqueda por dejar atrás la lógica de una infraestructura dirigida a la construcción de corredores de exportación, promovida a través de la IIRSA. Más allá de ser el gestor técnico de la integración física, el Cosiplan fue instituido como un mecanismo de promoción y discusión político-estratégica (Mariano, 2014), incorporando nuevos actores al debate y la discusión de la

integración regional de manera interdependiente a las necesidades infraestructurales.

A través de la nueva dinámica intergubernamental para la integración de la infraestructura que atribuye un carácter más político a los esfuerzos implementados, el Cosiplan reflejó en un periodo de mayor atracción de inversiones para la realización de las obras de infraestructura, aunque estaba dependiente de un respaldo y estabilidad político-económica de los países sudamericanos (Padula, 2014).



**Gráfico 1 - Inversiones en las obras concluidas de la Cartera IIRSA y Cosiplan (2000-2018).** Fuente: creación de las autoras a partir de los datos del Sistema de Información de Proyectos (SIP)<sup>5</sup>, de IIRSA/COSIPLAN.

Con un portafolio de proyectos que abarca un total de 531 obras de infraestructura, programadas para concluir en 2022 y con un presupuesto aproximado de US\$ 116 mil millones, el Cosiplan se estableció como un espacio en el que los Estados desempeñaron un papel preponderante para facilitar la participación de los actores económicos. Bajo el continuo trabajo de la IIRSA (como Secretaría Técnica), En el periodo de 2011 hasta 2018 bajo el continuo trabajo de la IIRSA (como Secretaría Técnica), el Cosiplan logró concretar más de 120 obras, las cuales trajeron al subcontinente más de US\$ 16 mil millones en inversión en infraestructura. La inversión total a través de la cartera Cosiplan duplicó la cifra del período anterior, alcanzando un

total de inversiones de poco más de US\$ 7 mil millones en la cartera de IIRSA (Neves, 2019).

Además de una mayor atracción de inversiones a los países de la región, hubo un énfasis a los recursos dirigidos a los países económicamente más limitados para invertir en ese ámbito, como Paraguay y Bolivia. En relación con el Producto Interno Bruto (PIB) el valor invertido en este periodo se amplió y mucho en comparación con el periodo anterior.

Países	% Inversión IIRSA/PIB (2000-2010)	% Inversión IIRSA/PIB (2011-2017)
Colômbia	0,03	0,29
Chile	0,10	0,83
Uruguay	0,00	0,95
Equador	0,47	0,62
Argentina	0,66	0,82
Brasil	0,27	1,30
Bolivia	0,00	3,10
Paraguay	0,42	2,70
Peru	2,86	0,77

Tabla 1 - Porcentaje de las inversiones en las obras concluidas de la Cartera IIRSA y Cosiplan frente al PIB de los países Sudamericanos en el período (2000-2017). Fuente: Neves (2019, p. 218).

Sin embargo, a pesar de un crecimiento en la atracción de préstamos e inversiones en las obras de infraestructura de la cartera Cosiplan, estos aportes eran aún insuficientes para superar las muchas demandas existentes. Según un estudio de la CEPAL del 2014, para el período del 2012-2020, “los países de la región deberían invertir 6,2 % anual de su producto interno bruto (PIB) –unos US\$ 320 000 millones– para satisfacer sus demandas de infraestructura [...]” (CEPAL, 2014). De esa manera, y a pesar de estos resultados positivos, la percepción de integración y de desarrollo no alcanzaron las expectativas establecidas al inicio de los años 2000.

Acerca de los principales problemas de la IIRSA-Cosiplan, Carciofi y Gayá (2016), y Neves (2019) apuntan que el mecanismo careció de proyectos estrictamente regionales. Además, la ausencia de una arquitectura financiera regional dificultó en el largo plazo el alcance de los proyectos, que “[...] no sólo surgen de planes nacionales, sino que además están sesgados hacia aquellas inversiones que poseen escasas externalidades positivas y que minimizan la coordinación bilateral”. (Carciofi & Gayá, 2016, p. 33)

Las principales fuentes de inversión de las obras de IIRSA fueron privadas, entre estas el BID, la CAF, la Unión Europea, y otras (Neves, 2019). A su vez, la lógica cambió a partir de los años 2011 con el Cosiplan, cuando el Estado asumió el rol de principal inversor en el desarrollo de la infraestructura, a través del Tesoro Nacional. Sin embargo, este cambio contradujo la lógica inicialmente propuesta en la IIRSA, que buscaba un central apoyo del sector privado para que el avance de los proyectos no se limitara a la baja capacidad de endeudamiento de los Estados sudamericanos. Aun así, este rol central fue asumido por el Gobierno brasileño, que al ser la principal economía de la región tuvo mayor capacidad financiera para aportar a obras en su propio territorio. (Neves, 2020)

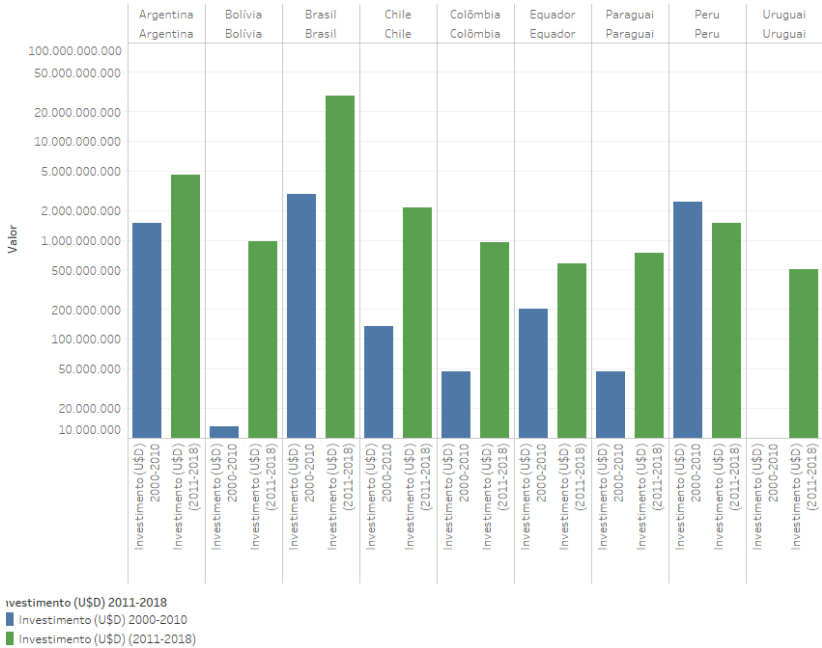


Gráfico 2 - Montante invertido en las obras concluidas de la Cartera IIRSA/COSIPLAN (2000-2018), por país (US\$ 1000 millones).  
 Fuente: Neves (2019, p. 194).

Evaluando la participación de cada país en la IIRSA y en Cosiplan, se destaca uno de los principales problemas de las iniciativas, la manutención o hasta la profundización de las asimetrías, no solo dentro de los países, sino que entre ellos. Aunque el periodo del Cosiplan haya resultado en mayores inversiones a los países con menor capacidad financiera para obtener préstamos (ej. Paraguay, Bolivia, Ecuador, etc.), las inversiones en las principales economías de la subregión (Brasil, Perú y Argentina) fueron mucho mayores. (Neves, 2019)

Además, ante la limitada autonomía del Cosiplan bajo la estructura intergubernamental como foro de cooperación política de la Unasur, la creciente inestabilidad en el continente desde mediados de 2014 se tradujo en mayores obstáculos para el progreso de la cooperación en infraestructura de manera coordinada y conjunta. Con la escalada de crisis políticas y económicas en Venezuela, Brasil, Argentina, Ecuador, Chile, Bolivia y Perú, la discordancia política resultó en la tensión de los procesos regionales, llevando a la salida de más de la mitad de los países miembros de la Unasur y su consecuente desmantelamiento en 2019.

Las principales críticas al funcionamiento del Cosiplan –hasta su parálisis frente al desmantelamiento de Unasur a partir de 2018– estuvieron relacionadas con la incapacidad de cambiar la lógica de integración en el ámbito de su interconexión con un proyecto de desarrollo regional, en el cuál la infraestructura se mantuvo como instrumento para suministrar necesidades económicas y, de esa manera, dar continuidad a un proceso de reprimarización económica regional.

Además, en ese período, no se fomentó la participación de la sociedad en el debate regional, y las principales obras se centraron en el sector de transporte. No se observó un compromiso claro y transparente con asuntos socioculturales y medioambientales que se vieron afectados de forma implícita por el proceso de construcción de infraestructura (Neves, 2019). En ese sentido, los cuellos de botella existentes en el continente, y presentes en la IIRSA, se mantuvieron en la nueva institucionalidad del Cosiplan.

Lo que se destaca en este escenario es la pérdida de un esfuerzo conjunto, que se quedó olvidado con el desmantelamiento de la Unasur, para construir infraestructura bajo la demanda e intereses de sus fuentes de inversión en detrimento de un ideal de desarrollo apoyado por las

instituciones regionales, los cuales contaban a la infraestructura como un instrumento para superar las asimetrías y desigualdades existentes.

## 2. Proyecto Mesoamérica

El Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, o Proyecto Mesoamérica (PM), se lanzó en 2008 y se institucionalizó al año siguiente, a partir de la convergencia de los jefes de Estado de México, Centroamérica, Colombia y República Dominicana. Su origen remonta al Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla (Mecanismo de Tuxtla),<sup>6</sup> una iniciativa mexicana de 1991 para promover el diálogo político acerca de los principales temas relativos al desarrollo de este país y Centroamérica, algunos meses antes de la constitución del Sistema de Integración Centroamericana (SICA).

El PM resulta de la reestructuración institucional del Plan Puebla Panamá (PPP), creado en 2001, en el marco de la política exterior mexicana de promoción del desarrollo de las regiones Sur y Sureste del territorio nacional y de la integración Centroamericana. La proposición del PPP por México y la amplia adhesión del conjunto de países centroamericanos reflejan una doble circunstancia en el contexto general del regionalismo abierto y los procesos de liberalización del comercio internacional en los años 1990 –en especial del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y del entonces esperado ALCA–.

Primero, refleja el intento del Gobierno mexicano durante la gestión del presidente Vicente Fox (2000-2006) –como ya se mencionó– de impulsar un nuevo polo de desarrollo en la Región Sur-Sureste del país (México, 2001). En esa región se concentran importantes recursos energéticos, con la producción de la mayor parte de la energía hidroeléctrica, del petróleo y el gas consumido internamente, pero estas regiones no experimentaron un aumento significativo en su dinamismo económico en comparación con las regiones del centro y norte desde que se comenzaron a utilizar los tratados de libre comercio como herramientas para el desarrollo económico de México (Béjar, 2002; Bravo & Sierra, 2001).

Segundo, refleja el proceso de revisión de la estrategia de integración regional Centroamericana tras el fin de los conflictos armados (1990-1996) y el pasaje del huracán Mitch (1998), plasmada en el documento “Transformación y Modernización de Centroamérica en el siglo XXI: una propuesta regional” (SICA, 2001). Esta revisión fue acompañada de la identificación de proyectos y lineamientos estratégicos para la integración centroamericana, muchos de estos en el área de infraestructura, también tomó como base los resultados de la Reunión del Grupo Consultivo de Madrid (SICA, 2001).

Para alinear las estrategias de desarrollo adoptadas separadamente por México y Centroamérica, así como los proyectos y ejes de convergencia en sus iniciativas; los países del PPP propusieron la realización de un estudio por medio de la constitución de un Grupo Técnico Interinstitucional (GTI) para el Plan Puebla Panamá, integrado por el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), BID y CEPAL. Se identificaron entonces ocho puntos de convergencia entre las dos iniciativas: energía; transportes; telecomunicaciones; facilitación del intercambio comercial y competitividad; turismo; desarrollo humano; desarrollo sostenible; y prevención y mitigación de desastres naturales (CEPAL, 2004; Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, 2008).

Los mecanismos institucionales de coordinación y reglamento del PPP fueron definidos posteriormente, en 2004, el mismo año en que Colombia empezó a participar de la iniciativa como miembro observador.<sup>7</sup> Desde el punto de vista de su institucionalidad, el PPP fue convertido en un componente del Mecanismo de Tuxtla, por lo cual adquirió el estatus de política de Estado. Además, los ocho puntos de convergencia entre los proyectos de México y Centroamérica fueron transformados en áreas temáticas centrales del PPP, cada una de ellas a cargo de un país. Se instaló una Comisión Ejecutiva para encargarse de la planeación, promoción y evaluación de los trabajos del Plan, el GTI se formalizó y se creó la Comisión de Alto Nivel de Promoción y Búsqueda de Financiamiento con el objetivo de atraer recursos públicos, privados y de la banca de desarrollo. A junio de 2008, la cartera del PPP contaba con una veintena de programas, proyectos y subproyectos de los sectores de energía y transportes, en distintas etapas de desarrollo (Proyecto Mesoamérica, 2008).

El PPP se vigorizó hasta 2008, cuando pasó por una fase de revisión y fortalecimiento que culminó con su relanzamiento, bajo el nombre PM, y su institucionalización en 2009. El reglamento del PM lo define como un mecanismo de integración y de desarrollo para impulsar la complementariedad y la cooperación entre los diez países mesoamericanos. Su objetivo es ampliar y mejorar capacidades para el desarrollo mediante la efectivización de la instrumentación de proyectos que generen beneficios en materia de infraestructura, interconectividad y desarrollo social en la región. Con el relanzamiento se esperaba acelerar los resultados previstos en el PPP y fortalecerlo como un mecanismo de integración y desarrollo de Mesoamérica que promueva cambios en la dinámica de trabajo, en la estructura organizacional y en el acta fundacional del programa anterior.

El proceso de definición e implementación de los proyectos y acciones del PM es realizado por la Comisión Ejecutiva, bajo el apoyo del GTI y en conformidad con el Objetivo del Desarrollo Sostenible 17 de la Agenda 2030, el cual prevé el fortalecimiento de alianzas multiescalares en la promoción del desarrollo sostenible. El GTI apoya técnica y financieramente al PM que está compuesto por bancos regionales (BCIE, BID y CAF); por órganos del SICA (Secretaría General del SICA; Secretaría de Integración Económica Centroamericana, SIECA; y la Secretaría de la Integración Social Centroamericana, SISCA); y por organismos internacionales (CEPAL; Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, FAO; y Organización Panamericana de Salud, OPS).

Los programas y proyectos del PM están organizados en dos ejes principales, a partir de áreas prioritarias. En el eje económico se encuentran los programas y proyectos de las áreas de transporte, facilitación comercial y competitividad, energía y telecomunicaciones. En el eje social se encuentran los de las áreas de salud, medio ambiente, gestión de riesgos, vivienda y seguridad alimentaria y nutricional. Como no cuenta con un sistema de información que reúna los contenidos relativos a su cartera de proyectos, el PM presenta una débil transparencia técnica y financiera. Las informaciones públicas son insuficientes para evaluar el estatus más actual de su cartera, la dinámica de ejecución de los proyectos y, en especial, de la participación de las instituciones inversoras, ya sea por proyecto, por eje o en su totalidad.



De la comparación de datos disponibles referentes a 2017 y 2019, se observa la concentración del grueso de las inversiones en el eje económico, con destaque a los proyectos y programas en el área de transporte, el total de US\$ 3 038,3 mil millones, y energía, US\$ 1 835,0 mil millones. En 2019, los flujos de la cooperación en el ámbito del proyecto superaron los US\$ 6 345 mil millones, siendo el BID la institución financiera con participación en la mayoría de las áreas temáticas de ambos ejes económico y social.

Eje de trabajo	Sectores prioritarios	2017 (Monto total) <sup>1</sup>	2019 (Monto Total) <sup>1</sup>	Institución participante
Económico	Transporte	3 038,2	3 931,6	BID, BCIE
	Energía	1 024,8	1 835	BID, BCIE, CAF, Comisión Regional de Cooperación Eléctrica (CRIE), Ente Operador Regional (EOR), Consejo Director del Mercado Eléctrico Regional (CDMER), Empresa Propietaria de la Red (EPR), AMEXCID
	Telecomunicación	17,3	17,3	BID, CAF, Red Centroamericana de Telecomunicaciones (REDCA), AMEXCID
	Facilitación Comercial y Competitividad	66,8	167,6	BID, CAF, Secretaría General Iberoamericana, Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AMEXCID)
Social	Vivienda	54,1	59,6	AMEXCID, BCIE
	Salud	319,2	323,3	Fundación Bill y Melinda Gates, Fundación Carlos Slim, AMEXCID, BID, Organización Panamericana de Salud (OPS)
	Gestión del Riesgo	0,9	1,9	BID, Confederación Suiza, AMEXCID, Agencia de Comercio y Empresa de Nueva Zelanda
	Seguridad Alimentaria Nutricional	5,3	6,8	AMEXCID, FAO
	Medio Ambiente	2,4	2,2	AMEXCID, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), CAF, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)
<b>Total</b>		<b>4 529</b>	<b>6 345,4</b>	

<sup>1</sup>Valores expresados en millones de US\$

Tabla 2. Inversiones del PM en 2017 y 2019 por sectores prioritarios de cada eje de trabajo, su crecimiento en porcentaje en el periodo e instituciones participantes. Fuente: elaboración propia a partir de Proyecto Mesoamérica (2022).

En la primera década del PPP/PM, el BID consolidó su posición como principal inversor, asignando alrededor de US\$ 1,5 mil millones en préstamos de inversión (BID, 2011). También se destacan las inversiones mexicanas en la iniciativa, a través del Fondo de Infraestructura para países de Mesoamérica y el Caribe (Fondo Yucatán). Entre 2012 y 2016 el Fondo aprobó US\$ 129,7 millones en 16 proyectos destinados a 11 países de la región (México, 2017). Los principales logros alcanzados en el área de trabajo específica de la infraestructura económica incluyen la estructuración de corredores logísticos multimodales de transporte en el espacio regional mesoamericano, interconectados mediante sistemas integrados de energía y telecomunicaciones. Los resultados presentados por el PM en 2022 dan cuenta de esta realidad.

TRANSPORTE	ENERGÍA	TELECOMUNICACIÓN	FACILITACIÓN COMERCIAL Y COMPETITIVIDAD
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Agenda Mesoamericana de Transporte, Movilidad y Logística (AMTML)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Implementación de planes regionales de trabajo:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- General de Energía</li> <li>- Biocombustibles</li> <li>- Electromovilidad</li> <li>- Eficiencia energética</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Red Agenda Digital Mesoamericana (ADM)</b> Adopción por los países de la región:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollo de Infraestructura</li> <li>- Seguridad Digital</li> <li>- Fortalecimiento de Capacidades</li> <li>- Economía Digital</li> <li>- Gobierno Digital</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Agenda Mesoamericana de Fomento de Mipymes: VI Foro Mesoamericano de Mipymes:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Encadenamiento productivo</li> <li>- Innovación, Estrategia Regional de Emprendimiento y Centros de Desarrollo Empresarial</li> <li>- Acceso a Financiamiento</li> <li>- Información Estadística Mipyme</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Desarrollo carretero:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)</li> <li>- Infraestructura fronteriza (Costa Rica-Panamá y El Salvador-Guatemala)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Marco Estratégico Regional de Energía y Mecanismo de Coordinación con el SICA</b></li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Plan de Acción Regional de Transporte Marítimo de Corta Distancia (PAR-TMCD) Potenciales rutas TMCD:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- México-Guatemala</li> <li>- México-República Dominicana</li> <li>- México-Costa Rica</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Interconexión Colombia-Panamá</b> - Desarrollo de esquema de armonización regulatoria</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Proyecto Regional sobre Tecnologías de la Información y la Comunicación y Discapacidad</b></li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Plataformas de información:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hub de Información de Transporte (HIT)</li> <li>- Observatorio Mesoamericano de Carga y Logística</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nuevas alianzas</b> Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA)</li> <li>• <b>Fortalecimiento de capacidades y cooperación sur-sur</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fortalecimiento de capacidades y cooperación sur-sur</b></li> </ul>	

Tabla 3. Principales resultados del Eje Económico del PM por sector prioritario (2022). Fuente: Elaboración propia a partir de Proyecto Mesoamérica (2022).

A pesar del éxito de la iniciativa de cumplir con los objetivos de integración y desarrollo de Mesoamérica, expresado en los discursos y datos oficiales, hay críticas importantes hechas a dicho proceso. Se cuestiona, por ejemplo, el hecho de que las mejoras promovidas en el ámbito del PM –sobre todo en materia de infraestructura de transportes y energía– no lograron resolver los problemas de elevada marginación económica y social de la población regional y más bien se asocian a nuevas dinámicas de conflictividad, en razón de desplazamientos, apropiación privada del agua y territorios, migración forzada, entre otros (Palacios et al., 2011; Toussaint & Garzón, 2017).

En esa perspectiva, la estabilidad, resiliencia y los alcances de la integración mesoamericana en las dos primeras décadas del siglo XXI contrastan con la significativa impopularidad del PPP/PM junto a la sociedad civil. Eso se debe en gran medida a los conflictos socioambientales denunciados por los movimientos sociales mesoamericanos, especialmente indígenas (Bran-Guzmán, 2017; Guillén et al., 2021; Soto, 2005; UCIZONI, 2006), y la manutención de los lazos de dependencia con países extrarregionales, en especial Estados Unidos. Se argumenta que el PPP/PM acentuó la estrategia de aprovechamiento y la explotación de los recursos naturales estratégicos en lugar de promover la industrialización con la incorporación de tecnología de punta, la protección del medio ambiente o la inversión a sectores productivos que impacten el nivel de la población de más bajos ingresos (Capdepon Ballina, 2011; Manaut, 2020).

Sumado a eso, se considera que desde la creación del PPP, lo que estuviera en juego fue la construcción de las bases para el buen funcionamiento del ALCA, particularmente a través de la consolidación del TLCAN, actual Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), y del Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos (DR-CAFTA, por sus siglas en inglés), negociado entre 2003 y 2004 (Solís, 2004). Esta idea va en contramano de quienes consideran al PM la culminación del antiguo proceso de integración iniciado con la independencia de los países de la región, aunque ahora bajo el liderazgo de México (Bolívar, 2010). En efecto, la estructura exportadora de los países mesoamericanos está orientada hacia los Estados Unidos. Datos de la CEPAL relativos al periodo 1990-2022 muestran que Estados Unidos sigue siendo el principal socio comercial de los países de Centroamérica y República

Dominicana, tanto individualmente como en conjunto, y que esta relación se estrechó tras el DR-CAFTA (Alvarado, 2022).

Así mismo, tras el TLCAN, México ha sido el país más beneficiado en términos del crecimiento de las exportaciones intrarregionales y del saldo de su balanza comercial entre 2000 y 2014 relativamente a Canadá y Estados Unidos. Sin embargo, el superávit comercial que mantuvo con Estados Unidos en ese periodo, tanto en valor bruto como agregado, es principalmente sustentado por las exportaciones primarias, en especial productos mineros y petróleo bruto, y actividades terciarias, básicamente comercio (Orozco Morales et al., 2021). Con respecto al comercio intrarregional mesoamericano tras el PPP/PM, si bien ese mercado corresponde a una pequeña parte de las exportaciones de los países, se observa una expansión desde los años 1990, especialmente en el periodo 2008-2013, con la primacía de los productos de mayor valor agregado. Aun así, todos los países presentaron saldos comerciales intrarregionales negativos, a excepción de México (Salido, 2015).

#### IV. Oportunidades y limitaciones

A partir de la creación de la CELAC, en 2010, las iniciativas IIRSA/COSIPLAN y Proyecto Mesoamérica pudieron, aunque por un periodo corto de tiempo, converger a nivel de Latinoamérica y el Caribe, en el cual existía un espacio para la expansión de las oportunidades creadas por ambos proyectos hacia la integración y el desarrollo de la región. La infraestructura física y energética para impulsar la articulación de los procesos de integración y desarrollo de América Latina y el Caribe se presentaron como un tema prioritario que fue la raíz de la CELAC.

La comunidad fue constituida como un mecanismo de diálogo político en 2010 con el respaldo de los 33 países de la región, bajo el liderazgo de Brasil y México, a partir de las aproximaciones posibilitadas por el Grupo de Río (Gonçalves, 2010; Secretaría de Relaciones Exteriores de México, 2011). Por esas características, CELAC pudo ser percibida como un hito de llegada y punto de partida del proceso de conformación de Latinoamérica y el Caribe como región autónoma y próspera, a la vez que reunió las mínimas condiciones “para constituirse en una instancia de orientación, coordinación y convergencia de los procesos de integración regionales y subregionales” (Valencia, 2015,

p. 10). Desde la primera Cumbre de América Latina y el Caribe sobre Integración y Desarrollo (CALC), realizada en 2008, los jefes de Estado y Gobierno buscaron coordinar las acciones y esfuerzos para provisión de infraestructura física y energética de la región que incluía promover una reunión entre los mecanismos subregionales vinculados al tema (CALC, 2008).

Fue en Santiago de Chile que tuvo lugar la Primera Reunión Ministerial de Infraestructura para la Integración Física del Transporte, Telecomunicaciones y la Integración Fronteriza de la CELAC. Resultó de esa reunión el Plan de Acción de Santiago, en el cual la promoción de los proyectos de infraestructura a nivel multiescalar (nacional, subregional y regional) fueron considerados prioridades de las políticas públicas y estrategias de desarrollo de los países miembros de la Comunidad. A partir de ese encuentro se iniciaron los esfuerzos de formalización del acompañamiento de la agenda de infraestructura en Latinoamérica y el Caribe, con la proyección de crear una instancia conformada por las autoridades nacionales competentes en la materia y en colaboración con los mecanismos subregionales.

La estrategia de infraestructura para la integración física de América Latina y el Caribe se fundamentó en el establecimiento de una coordinación entre la Presidencia Pro Tempore de la CELAC, la Copresidencia Conjunta del Proyecto Mesoamérica y las Presidencias Pro Tempore de Caricom y IIRSA/COSIPLAN. Desde la CELAC se propuso a los países el debate a nivel subregional acerca de las redes de infraestructura existentes con el objetivo de identificar criterios y características posibles para los proyectos regionales e indicar iniciativas, programas o proyectos en ejecución que pudieran ser complementarios en el medio/largo plazo dentro y entre los países de la región. La perspectiva era que los trabajos relativos a la agenda de infraestructura de la CELAC avanzaran en íntima vinculación con los procesos desarrollados en el ámbito del Proyecto Mesoamérica, de Caricom y el IIRSA/COSIPLAN. Se trataba de realizar reuniones entre estos mecanismos para, solo entonces, avanzar en la definición de los objetivos estratégicos, características básicas y criterios técnicos de los proyectos regionales. También se buscaba establecer los parámetros necesarios para lograr una articulación armónica y sinérgica entre las distintas iniciativas que actualmente integran las respectivas carteras subregionales (Plan de Acción de Santiago, 2012).

En otras palabras, desde la creación de CELAC hubo una inflexión en los procesos subregionales de integración en América Latina y el Caribe, denotando una mayor interconexión de estos con los objetivos de promoción del desarrollo nacional de los países y la provisión infraestructural a nivel regional. Se destacan una vez más el papel de Brasil y México en ese proceso, que hicieron de la profundización de la integración regional y subregional en el ámbito de Latinoamérica y del Caribe parte de sus estrategias contracíclicas ante la crisis financiera global de 2008 (Franzoni & Carvalho, 2023; Schutte, 2012). El alcance de las iniciativas llevadas a cabo desde la década de 2000 también avaló el protagonismo de Brasil y México, los cuales aumentaron sus aportes financieros subregionalmente a partir de 2010, el primero en la IIRSA por medio del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES) y el segundo en el PM, por medio del Fondo Yucatán, creado en 2012.

De acuerdo con la CEPAL (2011), de 2000 para 2010 hubo el aumento de las importaciones y exportaciones intrarregionales en América Latina y Caribe, con destaque para el hecho de que al final de la década, los países de la región exportaban el mayor número de productos a la propia región. En el mismo periodo, aunque Estados Unidos se mantuvo como principal socio extrarregional, hubo una caída significativa de las exportaciones e importaciones de ese país, acompañado del aumento de la participación del comercio regional con Asia y Pacífico, especialmente China, y el estancamiento relativo de las relaciones comerciales con la Unión Europea.

	Asia y Pacífico*		Estados Unidos		Unión Europea		América Latina y el Caribe		Resto del Mundo	
	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010
Exportaciones	5,3	17,2	59,7	39,6	11,6	12,9	16,0	19,3	7,4	11,0
Importaciones	10,6	17,2	50,4	29,1	14,2	13,7	15,3	22,7	9,5	7,3

\* Inclui Austrália, Brunei, Camboja, China, Filipinas, Índia, Indonésia, Japão, Malásia, Mianmar, Nova Zelândia, República da Coreia, República Democrática Popular do Laos, Cingapura, Tailândia e Vietnã.

Tabla 4. América Latina y el Caribe: la participación de socios seleccionados en las exportaciones e importaciones totales, 2000 y 2010 (en porcentaje). Fuente: reproducción de CEPAL (2011, p. 16).

Sin embargo, la creciente inestabilidad en el continente desde 2014, iniciada con la Operación “Lava Jato” en Brasil, se presentó, una vez más, como factor de fragmentación de los espacios e instituciones regionales como instrumento para inducir el desarrollo de manera conectada e interdependiente, con la infraestructura como una variable central. Datos de 2014 hasta 2019 demuestran la tendencia hacia la disminución del comercio intrarregional en América Latina y el Caribe, con la reducción de la integración de las cadenas regionales de valor y concentración en pocos países, acompañada de inversiones en el sector de infraestructura en cantidad insuficiente para cerrar las brechas que ponen límites al crecimiento, integración y la competitividad regionales (CEPAL, 2021).

Al mismo tiempo, se observamos los cambios verificados en la región durante la década de 2000 en términos de las relaciones intrarregionales de América Latina y el Caribe y de la región con sus principales socios extrarregionales (véase la tabla 4), tenemos elementos para considerar la incidencia de factores no solamente internos, pero también externos en dicha fragmentación, bajo la forma del aumento de la competencia por los mercados regionales. Así, no por acaso, los actores que más se benefician de estas brechas existentes entre el desarrollo, los procesos regionalistas y de integración regional, y las inversiones en infraestructura (como instrumento para los elementos anteriores), son las potencias extrarregionales, en destaque China, Estados Unidos (EE. UU.) y la Unión Europea (UE), que actualizaron sus estrategias de relacionamiento con la región.

De manera contraria a la crisis regional y tensión de las instituciones latinoamericanas entre 2014 y 2016, China ha impulsado diversos canales de inversión en infraestructura en el continente, destacando aquellos dirigidos a Venezuela, Brasil y Argentina, en Sudamérica. Sea a través de acuerdos binacionales, negociados entre los bancos estatales chinos y los Gobiernos latinoamericanos, como también a través de fondos regionales destinados a la región a partir de la proyección de la Iniciativa Cinturón y Ruta (*Belt and Road Initiative, BRI*), China ha ampliado sus relaciones en el continente.

En 2019, Estados Unidos presentó la Iniciativa América Crece, una propuesta para invertir en el desarrollo de infraestructura en todo el continente americano. Luego, en 2020, crearon la iniciativa



Construyamos un Mundo Mejor (Build Back a Better World, B3W), que amplió sus inversiones a nivel global como parte de su competencia con China. Finalmente, en diciembre de 2021, la Unión Europea lanzó la estrategia Global Gateway, que proyecta invertir más de € 300 mil millones en infraestructura, salud, transporte, tecnología y transición verde en todo el mundo, con un enfoque particular en América Latina y el Caribe.

Las inversiones extranjeras para la construcción de infraestructura en el continente marcan la importancia de ese tema para garantizar los planes de desarrollo económico-comerciales y geopolíticos a nivel global. China busca mantener y expandir su mercado proveedor de materias primas, mientras EE. UU. busca retomar su espacio de influencia y mercado consumidor en su propio hemisferio. La UE, tras innumerables crisis internas del bloque, tiene en sus inversiones el objetivo de cambiar su posición de poder en el sistema internacional y recuperar su participación en el mercado global.

Sin embargo, ¿cómo los recursos y apoyo extrarregionales en la región benefician los proyectos y demandas nacionales del subcontinente si no están interconectados y/o reglados por los espacios de convergencia, diálogo y cooperación latinoamericano y caribeños? De manera contraria a la clave de la promoción de la autonomía y del desarrollo, se ve una creciente dependencia de los mercados exteriores, sea de Mesoamérica con los EE. UU., como de Sudamérica con China, debilitando en el largo plazo el proyecto integracionista latinoamericano y caribeño.

## V. Consideraciones finales

En la vuelta del siglo XX al XXI, las presiones de la globalización sobre América Latina y el Caribe han puesto de relieve, una vez más, el hecho de que la integración regional puede ser un instrumento para el desarrollo de los países. Para eso, la provisión de la infraestructura económica fue asumida subregionalmente, en Sudamérica y Mesoamérica, como un paso necesario. A pesar de que ambas iniciativas IIRSA y el PM estuvieron interconectados a las demandas preexistentes provenientes de los procesos de integración regional y tratados de libre comercio de décadas anteriores, no se ha avanzado hacia una agenda capaz de cuestionar de forma adecuada qué modelo de desarrollo

efectivamente se busca construir por medio de ellas en la región.

Entre 2010 y 2014, se llevó a cabo un breve ensayo para promover una mayor interconexión entre las iniciativas de infraestructura y los objetivos de integración y desarrollo. Esto implicó la revisión de las iniciativas IIRSA y PPP, así como la coordinación entre ambas a través de la CELAC. Sin embargo, a partir de 2014, la fragmentación regional se intensificó debido a disputas políticas internas en los países, en especial, y al aumento de la competencia de actores extrarregionales en los mercados de la región. Esto ocurrió en el contexto de una reorganización económica internacional posterior a la crisis de 2008, lo que finalmente frustró este intento de mayor integración.

Desde la perspectiva político-institucional del Estado nación, si es un hecho que haya una interrelación ineludible entre la promoción del desarrollo económico, de la integración regional y del proveimiento de infraestructura, si bien su realización es estratégica, no es automática, ni natural. En el caso de América Latina y el Caribe, región con una importante dotación de recursos naturales y mercados consumidores, cuya formación económica e inserción en el sistema internacional están enmarcadas en el proceso histórico-social del subdesarrollo, el trípole infraestructura, integración regional y desarrollo económico es y será un tema estratégico y urgente a lo largo del siglo XXI.

Es necesario, una vez más, pensar la región a partir de espacios comunes, institucionalizados para dialogar y negociar de manera sostenida y apoyada por los gobiernos nacionales. La infraestructura, como demanda central para el desarrollo y para la profundización y avance de la integración regional, sea en los aspectos económico-comerciales, como también culturales, sociales y de protección del medio ambiente no se impulsa de manera inconexa a la propia región. Como una cuestión estratégica para el desarrollo, la integración y las instituciones regionales son el instrumento para mantener la autonomía y soberanía en los temas propios de los países latinoamericanos y caribeños, principalmente que atiendan a nuevas demandas relacionadas a un desarrollo sostenible y que sea dirigido a las reales necesidades de Latinoamérica y del Caribe.

## NOTAS

- 1 Agradecemos el apoyo financiero de la Coordinación de Perfeccionamiento del Personal de Educación Superior-Brasil (Capes), en el ámbito del Programa Capes-PrInt, proceso n° 88887.310463/2018-00, movilidad n° {88887.569777/2020-00} y la Fundación de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), proceso n° {20/04348-5}. Las opiniones expresadas en este artículo no reflejan necesariamente el pensamiento de la CAPES y la FAPESP.
- 2 En la subregión caribeña, desde 2016 tiene lugar el Foro de Infraestructura del Caribe (CARIF, por sus siglas en inglés). Tratase, sin embargo, de una iniciativa empresarial que ya en su sexta edición logró convertirse en el principal espacio dedicado a acelerar las inversiones y el desarrollo de infraestructura en la subregión, reuniendo a inversionistas, financieros, desarrolladores de proyectos y, principalmente, a formuladores de políticas, tanto nacionales como regionales.
- 3 Por integración regional, integración económica regional o regionalismo económico entiéndase “el proceso de aproximación que ocurre entre dos o más países con el objetivo de sumar esfuerzos para aumentar las capacidades de cada uno de ellos, así como del conjunto regional, en el escenario internacional” y que, “después de atravesar las primeras etapas, puede constituirse en un bloque económico”, lo que supone un proceso más avanzado de integración (Souza, 2009, pp. 176-177, traducción nuestra).
- 4 Furtado (1970) afirma que en los países que se especializaron en la exportación de productos primarios, es decir, en los países donde el aumento de la productividad fue reflejo de la expansión de la demanda mundial de materias primas, la evolución de las estructuras productivas –en particular el proceso de industrialización– tiene características particulares, cuyo estudio constituye uno de los aspectos de la teoría del subdesarrollo. El subdesarrollo, en ese sentido, es definido como un proceso histórico autónomo, y no una etapa por la que necesariamente han pasado economías que ya han alcanzado un nivel superior de desarrollo (Furtado, 2009).
- 5 IIRSA. (s. f.). Recuperado de <http://iirsa.org/proyectos/>. Acceso en 21 de abril de 2023.

- 6 El alcance del concepto de Centroamérica en el Mecanismo de Tuxtla es cambiante, empezó en 1991 con la participación de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua y luego, en 1996, incluyó a Belice y Panamá. Con la institucionalización del PM, en 2009, Colombia y República Dominicana también pasaron a integrar al mecanismo (Secretaría de Relaciones Exteriores del Gobierno de México, 2015).
- 7 La inclusión de Colombia como miembro pleno del PPP ocurrió en 2006 y la de República Dominicana ya en la fase del PM, en 2009.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alvarado, J. (2022). Ciclos económicos y comercio exterior en los países de Centroamérica y la República Dominicana. CEPAL. [<https://www.cepal.org/es/publicaciones/48522-ciclos-economicos-comercio-exterior-paises-centroamerica-la-republica-dominicana>] (<https://www.cepal.org/es/publicaciones/48522-ciclos-economicos-comercio-exterior-paises-centroamerica-la-republica-dominicana>)
- Barros, P. S., & Samurio, S. E. (2019). A Institucionalidade da integração fronteiriça na Unasul e no Mercosul. [<http://www.ipea.gov.br>] (<http://www.ipea.gov.br>). [<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9800>] (<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9800>)
- Baumann, R. (2001). MERCOSUL: Avanços e desafios da integração. CEPAL. [<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/1549>] (<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/1549>)
- Baumann, R. (2007). Integração regional e desenvolvimento econômico - com referência a Celso Furtado. En SABIOA, J., CARVALHO, F. J. C. de (Eds.). Celso Furtado e o século XXI. Manole; Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Béjar, A. Á. (2002). El Plan Puebla-Panamá en el contexto de la integración hemisférica. *Política y Cultura*, n. °18, 83–105.
- Bercovici, G., & Valim, R. (2015). Infraestructura e Desenvolvimento. En Elementos de direito da infraestrutura (pp. 17–26). [<https://repositorio.usp.br/item/002721884>] (<https://repositorio.usp.br/item/002721884>)

- Bolívar, A. (2010). Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (2008...). *El Cotidiano*.
- Bran-Guzmán, E. (2017). Conflictividad socioambiental en Centroamérica. Una década de rearticulación y movilización social y política. *Argumentos*, n. °30 (83), 43–68.
- Bravo, A. P., & Sierra, I. R. (2001). El Plan Puebla-Panamá: Una plataforma de desarrollo. *Revista Mexicana de Política Exterior*, n. °64.
- CALC. (2008). Declaración de Salvador, Bahía. Cumbre de América Latina y el Caribe sobre Integración y Desarrollo (CALC). [[https://www.sciencespo.fr/opalc/sites/sciencespo.fr/opalc/files/Declaracin\\_de\\_Salvador\\_de\\_Baha.pdf](https://www.sciencespo.fr/opalc/sites/sciencespo.fr/opalc/files/Declaracin_de_Salvador_de_Baha.pdf)] ([https://www.sciencespo.fr/opalc/sites/sciencespo.fr/opalc/files/Declaracin\\_de\\_Salvador\\_de\\_Baha.pdf](https://www.sciencespo.fr/opalc/sites/sciencespo.fr/opalc/files/Declaracin_de_Salvador_de_Baha.pdf))
- Capdepon Ballina, J. L. Mesoamérica o el Proyecto Mesoamérica: La historia como pretexto. *LiminaR*, n. ° 9 (1), 132–152.
- Carciofi, R., & Gayá, R. (2016). Integración física en América Latina una revisión de la experiencia reciente y lecciones de política. Boletín Informativo Techint, n. °351. [<http://iosapp.boletintechint.com/Utils/DocumentPDF.ashx?Codigo=8b3064f7-a6c3-4155-8f89-d0ab127330a9&IdType=2>] (<http://iosapp.boletintechint.com/Utils/DocumentPDF.ashx?Codigo=8b3064f7-a6c3-4155-8f89-d0ab127330a9&IdType=2>)
- CEPAL. (1994). El regionalismo abierto en América Latina y el Caribe: La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. [<https://www.cepal.org/es/publicaciones/2140-regionalismo-abierto-america-latina-caribe-la-integracion-economica-al-servicio>] (<https://www.cepal.org/es/publicaciones/2140-regionalismo-abierto-america-latina-caribe-la-integracion-economica-al-servicio>)
- CEPAL. (2004). La integración centroamericana: Beneficios y costos: documento síntesis. Sede Subregional de la CEPAL en México (Estudios e Investigaciones). [<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/25694>] (<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/25694>)
- CEPAL. (2011). Panorama da inserção internacional da América Latina e Caribe. [[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/1179/S2011070\\_pt.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/1179/S2011070_pt.pdf?sequence=1&isAllowed=y)] ([https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/1179/S2011070\\_pt.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/1179/S2011070_pt.pdf?sequence=1&isAllowed=y))

- CEPAL. (2021). Financiamiento para el desarrollo en la era de la pandemia de COVID-19 y después. CEPAL. [<https://www.cepal.org/es/publicaciones/46710-financiamiento-desarrollo-la-era-la-pandemia-covid-19-despues>](<https://www.cepal.org/es/publicaciones/46710-financiamiento-desarrollo-la-era-la-pandemia-covid-19-despues>)
- CEPAL. (2014, 14 de octubre). Países de la región deberían invertir 6,2% del PIB anual para satisfacer demandas de infraestructura. CEPAL. [<https://www.cepal.org/es/comunicados/paises-de-la-region-deberian-invertir-62-del-pib-anual-para-satisfacer-demandas-de>](<https://www.cepal.org/es/comunicados/paises-de-la-region-deberian-invertir-62-del-pib-anual-para-satisfacer-demandas-de>)
- Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica. (2008). El PPP: Avances, retos y perspectivas. Evolución del Plan Puebla Panamá hacia
- Costa, C. E. L., & Gonzalez, M. J. F. (2014). Infraestructura e integração regional: A experiência da IIRSA na América do Sul. *Boletim de Economia e Política Internacional*, s./v.(18), 23–40.
- Dal Pozzo, A. N. (2020). *O Direito Administrativo da Infraestrutura* (1a edição-Capa dura). Editora Contracorrente.
- Fay, M., Andres, L. A., Fox, C., Narloch, U., Straub, S., & Slawson, M. (2017). *Rethinking Infrastructure in Latin America and the Caribbean: Spending Better to Achieve More*. World Bank. [<https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1101-2>](<https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1101-2>)
- Franzoni, M., & Carvalho, C. E. (2023). La CELAC y la Alianza del Pacífico en la diversificación de las relaciones económicas internacionales de México (2009-2019). *Conjuntura Austral*, n. °14 (65), Artículo 65. [<https://doi.org/10.22456/2178-8839.129563>](<https://doi.org/10.22456/2178-8839.129563>)
- Furtado, C. (1970). *Formação econômica da América Latina*. Lia.
- Furtado, C. (1975). *Teoria e política do desenvolvimento econômico*. Editora Nacional.
- Furtado, C. (2009). *Desenvolvimento e subdesenvolvimento*. Contraponto: Centro Internacional Celso Furtado de políticas para o desenvolvimento.

- Gonçalves, F. T. (2010). A CELAC, o SELA e a agenda do Brasil para América Latina e Caribe. *Boletim de Economia e Política Internacional IPEA*, 8. [[https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4572/1/BEPI\\_n08\\_celac.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4572/1/BEPI_n08_celac.pdf)] ([https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4572/1/BEPI\\_n08\\_celac.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4572/1/BEPI_n08_celac.pdf))
- Guillén, C. R., Schenerock, A., & Cacho, N. (2021). *Megaproyectos, Extractivismos y Conflictos SocioAmbientales en Chiapas, México*. Organización Agua y Vida, Chiapas - México. [<https://aguayvida.org.mx/wp-content/uploads/2021/02/Documento-Megaproyectos-Extractivismos-y-Conflictos-SocioAmbientales-Chiapas.pdf>] (<https://aguayvida.org.mx/wp-content/uploads/2021/02/Documento-Megaproyectos-Extractivismos-y-Conflictos-SocioAmbientales-Chiapas.pdf>)
- Lardé, J., & Park, J. E. (2016). Latin America's infrastructure investment situation and challenges. *Bulleting FAL*, n. °347(3). [<https://www.cepal.org/en/publications/40849-latin-americas-infrastructure-investment-situation-and-challenges>] (<https://www.cepal.org/en/publications/40849-latin-americas-infrastructure-investment-situation-and-challenges>)
- Manaut, R. B. (2020). Geopolítica, migración y crisis humanitaria en las relaciones entre Estados Unidos, México y Centroamérica en el siglo XXI. En M. Toussaint & G. F. Ampié (Eds.), *México frente a Centroamérica: voces sobre la dimensión geopolítica regional, 1959-2019* (pp. 151–194). Centro de Investigación en Ciencias de Información Geoespacial, A.C. [<https://www.centrogeo.org.mx/archivo/archivo-comunicacion/comunicacion-libros/231-mexico-frente-a-centroamerica/file>] (<https://www.centrogeo.org.mx/archivo/archivo-comunicacion/comunicacion-libros/231-mexico-frente-a-centroamerica/file>)
- Mariano, M. P. (2012). *Estrutura Socioeconômica e Políticas para a Integração da América do Sul*. Integração da Infraestrutura Sul-Americana. IPEA.
- Mariano, M. P. (2014). O papel do Brasil na integração da infraestrutura da América do Sul: limites institucionais e possibilidades de mudança. En W. A. Desiderá Neto & B. Penha (Eds.), *O Brasil e novas dimensões da integração regional*. IPEA.
- Mariano, M. P., Júnior, H. R., & Almeida, R. A. R. de. (2014). O Brasil e a integração na América do Sul: Uma análise dos últimos dez anos (2003-2013). *Relações internacionais: R:I*, n. °41, 123–134.

- México. (2001). Plan Puebla Panamá. Presidencia de la Republica de Mexico. [<http://www.diputados.gob.mx/comisiones/asunindi/dgmxuno.pdf>] (<http://www.diputados.gob.mx/comisiones/asunindi/dgmxuno.pdf>)
- México. (2017, 8 de febrero). Fondo de Infraestructura para Países de Mesoamérica y el Caribe (Fondo de Yucatán). Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo. [<http://www.gob.mx/amexcid/acciones-y-programas/fondo-de-infraestructura-para-centro-america-y-el-caribe-fondo-de-yucatan>] (<http://www.gob.mx/amexcid/acciones-y-programas/fondo-de-infraestructura-para-centroamerica-y-el-caribe-fondo-de-yucatan>)
- Neves, B. C. (2020). *O Paradoxo da Política Externa Brasileira: Uma análise a partir da infraestrutura regional*. Agenda Política, n. 98 (3), Artículo 3. [<https://doi.org/10.31990/agenda.2020.3.8>] (<https://doi.org/10.31990/agenda.2020.3.8>)
- OSORIO, J. (2012). América Latina: o novo padrão exportador de especialização produtiva - estudo de cinco economias da região. En C. FERREIRA, J. OSORIO, y
- M. LUCE (Eds.), *Padrão de reprodução do capital: contribuições da teoria marxista da dependência* (pp. 103-134). Boitempo.
- Oreiro, J. L., & Feijó, C. A. (2010). Desindustrialização: Conceituação, causas, efeitos e o caso brasileiro. *Brazilian Journal of Political Economy*, n. 30\*(2), Article 2.
- Orozco Morales, R. C., Padilla, R., & Romero Ramírez, V. A. (2021). *Análisis del comercio exterior intrarregional entre el Canadá, los Estados Unidos y México: ¿quién ha obtenido los mayores beneficios comerciales en términos de valor agregado?* CEPAL. [<https://www.cepal.org/es/publicaciones/47538-analisis-comercio-exterior-intrarregional-canada-estados-unidos-mexico-quien-ha>] (<https://www.cepal.org/es/publicaciones/47538-analisis-comercio-exterior-intrarregional-canada-estados-unidos-mexico-quien-ha>)
- Padula, R. (2014). Da IIRSA ao COSIPLAN da UNASUL: a integração de infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança. En W. A. Desiderá Neto & B. Penha (Eds.), *O Brasil e novas dimensões da integração regional*. IPEA.



- Padula, R., & Fiori, J. L. (2016). Brazil: Geopolitics and “opening for Pacific.” *Brazilian Journal of Political Economy*, n. °36 (3), 536–556. [<https://doi.org/10.1590/0101-31572016v36n03a05>] (<https://doi.org/10.1590/0101-31572016v36n03a05>)
- Palacios, J. M. S., Flores, R. Á. de, & Moreno, S. Y. F. (Eds.). (2011). *Planes geoestratégicos, desplazamientos y migraciones forzadas en el área del Proyecto de desarrollo e integración de Mesoamérica* (1st ed.). Universidad de los Andes. [[https://biblio.colsan.edu.mx/arch/especi/Ag\\_his\\_017.pdf](https://biblio.colsan.edu.mx/arch/especi/Ag_his_017.pdf)] ([https://biblio.colsan.edu.mx/arch/especi/Ag\\_his\\_017.pdf](https://biblio.colsan.edu.mx/arch/especi/Ag_his_017.pdf))
- Peres, W. (2006). El lento retorno de las políticas industriales en América Latina y el Caribe. *Revista de La CEPAL*, n. ° 88. [[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11104/088071088\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11104/088071088_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)] ([https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11104/088071088\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11104/088071088_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y))
- Prebisch, R. (1950). *The Economic Development of Latin America and its Principal Problems*. [<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/29973>] (<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/29973>)
- Proyecto Mesoamérica. (2008). *El PPP: Avances, retos y perspectivas Evolución del Plan Puebla Panamá hacia un Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica*. [<http://www.proyectomesoamerica.org/images/Anexos/Informes/Informe-X-Cumbre-ESP.pdf>] (<http://www.proyectomesoamerica.org/images/Anexos/Informes/Informe-X-Cumbre-ESP.pdf>)
- Proyecto Mesoamérica. (2022). *Entregables Regionales Rumbo a la XVIII Cumbre de Tuxtla*. Proyecto Mesoamérica. [<http://www.proyectomesoamerica.org/index.php/revista-mesoamerica-nos-une/71-publicaciones/cuadernos/989-edicion-2022-rumbo-a-la-xviii-cumbre-de-tuxtla>] (<http://www.proyectomesoamerica.org/index.php/revista-mesoamerica-nos-une/71-publicaciones/cuadernos/989-edicion-2022-rumbo-a-la-xviii-cumbre-de-tuxtla>)
- Salido, J. (2015). *Una mirada a los países del Proyecto Mesoamérica*. Proyecto Mesoamérica y CEPAL. [[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38426/S1500579\\_es.pdf?sequence=4&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38426/S1500579_es.pdf?sequence=4&isAllowed=y)] ([https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38426/S1500579\\_es.pdf?sequence=4&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38426/S1500579_es.pdf?sequence=4&isAllowed=y))

- Sanahuja, J. A. (2009). *Del “Regionalismo Abierto” al “Regionalismo Post-Liberal”*. *Crisis y Cambio en la Integración Regional en América Latina*. En *Anuario de la Integración Regional de América Latina y el Gran Caribe 2008-2009* (pp. 11–54).
- Sanahuja, J. A. (2017). Regionalismo e integración en América Latina: De la fractura AtlánticoPacífico a los retos de una globalización en crisis. *Pensamiento Propio*, 29-76.
- Saraiva, M. G. (2007). As estratégias de cooperação Sul-Sul nos marcos da política externa brasileira de 1993 a 2007. *Revista Brasileira de Política Internacional*, n. ° 50(2), 42-59. [<https://doi.org/10.1590/S0034-73292007000200004>] (<https://doi.org/10.1590/S0034-73292007000200004>)
- Schutte, G. R. (2012). Neodesenvolvimento e a busca de uma nova inserção internacional. *Texto Para Discussão - IPEA*, 1732. [[https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1173/1/TD\\_1732.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1173/1/TD_1732.pdf)] ([https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1173/1/TD\\_1732.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1173/1/TD_1732.pdf))
- Secretaría de Relaciones Exteriores de México. (2011). *Libro Blanco-Papel de México en la integración de América Latina y el Caribe: Creación de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC)*. [<https://sre.gob.mx/images/stories/doctransparencia/rdc/4lbcelac.pdf>] (<https://sre.gob.mx/images/stories/doctransparencia/rdc/4lbcelac.pdf>)
- Secretaría de Relaciones Exteriores del Gobierno de México. (2015, November 20). *Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla (Mecanismo de Tuxtla)*. Gobierno de México. [<http://www.gob.mx/sre/acciones-y-programas/mecanismo-de-dialogo-y-concertacion-de-tuxtla-mecanismo-de-tuxtla>] (<http://www.gob.mx/sre/acciones-y-programas/mecanismo-de-dialogo-y-concertacion-de-tuxtla-mecanismo-de-tuxtla>)
- SELA. (2011). *Infraestructura Física para la Integración en América Latina y el Caribe*. Secretaría Permanente Del SELA, SP/ Di(09).
- SICA. (2001). *Transformación y Modernización de Centroamérica en el Siglo XXI: una propuesta regional*. SICA. [[https://www.sica.int/cdoc/publicaciones/transform/anexo/completo\\_sp.pdf](https://www.sica.int/cdoc/publicaciones/transform/anexo/completo_sp.pdf)] ([https://www.sica.int/cdoc/publicaciones/transform/anexo/completo\\_sp.pdf](https://www.sica.int/cdoc/publicaciones/transform/anexo/completo_sp.pdf))

- Solís, D. V. (2004). Más allá del Plan Puebla-Panamá: Del TLCAN al ALCA. Comercio Exterior, n. ° 54 (4). [<http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/65/2/RCE2.pdf>] (<http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/65/2/RCE2.pdf>)
- SOTO, G. C. (2005). *El movimiento social en Mesoamérica por la defensa de los recursos naturales*. En OSAL, Observatorio Social de América Latina (año VI no. 17 may-ago 2005). CLACSO. [<http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/osal/20110313044520/5soto.pdf>] (<http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/osal/20110313044520/5soto.pdf>)