

CAF Concurso 50 Años

Categoría: Integración

País: CHL

Concursante #3927

Propuesta #7519

Título:

**Desafíos y expectativas para el
2030: la integración regional
latinoamericana al alcance de
todos**

Desafíos y expectativas para el 2030: la integración regional latinoamericana al alcance de todos

Resumen ejecutivo

El presente ensayo analizará la integración regional latinoamericana desde sus orígenes con el objetivo de reconocer los latentes desafíos para el año 2030. En este marco, a través de la literatura académica y de los informes realizados por la Comisión Económica para América Latina, el Banco Interamericano de Desarrollo y CAF – el Banco de Desarrollo de América Latina, se realizará un diagnóstico de las mayores falencias de la integración latinoamericana en la actualidad. Luego, se expondrá el rol de un país que había visto limitada su actuación en el regionalismo latinoamericano: Chile. Asimismo, se observarán los beneficios que puede traer la incorporación chilena al escenario de la integración regional por medio de su buen rendimiento en el área de la infraestructura. Posteriormente, se realizarán recomendaciones para mejorar el desempeño y el desarrollo de América Latina con miras al 2030 y las expectativas que surgen a partir de estas. Por último, este trabajo concluirá con los principales puntos de las secciones anteriores.

Índice

Resumen ejecutivo.....	1
1. Antecedentes	3
1.1. <i>La integración regional latinoamericana desde una perspectiva histórica</i> .	3
1.2. <i>Diagnóstico</i>	4
2. Análisis	5
2.1. <i>Chile en la integración regional</i>	5
2.2. <i>La infraestructura: un área prioritaria y estratégica para la región</i>	8
2.3. <i>El rol de Chile en la integración regional</i>	10
3. Recomendaciones y expectativas	11
4. Conclusiones	13
Referencias bibliográficas	16

1. Antecedentes

1.1. *La integración regional latinoamericana desde una perspectiva histórica*

Los intentos latinoamericanos para impulsar una integración regional¹ empezaron en el siglo XIX con dos proyectos de regionalismo²: el bolivarianismo y el panamericanismo (Bianculli, 2016). Sin embargo, en los años sesenta del siglo XX se materializa lo que es denominado la “primera ola de regionalismo”, destacándose el programa del Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), Raúl Prebisch. De este modo, los principales postulados de Prebisch estuvieron ligados a una respuesta defensiva de la región al contexto político y económico internacional luego de la Gran Depresión (1929) y las guerras mundiales (1914 – 1919, 1939 – 1945). En efecto, se aplicó el modelo de Industrialización por Substitución de Importaciones (ISI) con el objetivo de independizarse de los acontecimientos externos. Es esencial mencionar que, durante este período, los Bancos Regionales de Desarrollo (BRD) tuvieron un rol fundamental en el apoyo del regionalismo (Palestini, 2017).

Durante los años setenta y ochenta el proceso de integración latinoamericano se paralizó. Entre los motivos de lo recién mencionado se destaca la crisis energética de 1973 y la crisis de la deuda en 1982, pero también es de gran relevancia el contexto político latinoamericano, dado que se vivieron dictaduras militares enfocadas en la despolitización del escenario regional. Sin embargo, a comienzos de la última década del siglo XX, surgió una nueva ola denominada “regionalismo abierto” o “nuevo regionalismo”. Esta etapa se caracteriza por una integración regional económica basada en la liberalización comercial. Asimismo, por la búsqueda de insertar a América Latina en el mercado mundial debido a la creciente globalización (Dabène, 2017).

¹ “Integración regional” definida como un subtipo de regionalismo caracterizado por ser un proceso voluntario a través del cual un grupo de Estados deciden ceder soberanía y delegar autoridad a organismos supranacionales para avanzar en las soluciones de problemas comunes (Mattli, 1999; Fawcett, 2013).

² Entendiendo “regionalismo” como un proyecto dirigido por los Estados para la construcción y el mantenimiento de instituciones regionales formales (Börzel & Risse, 2016).

No obstante, a comienzos de los años 2000 surge una repolitización del escenario regional y, de este modo, existe una reconsideración en cuanto a las temáticas de la integración regional. En consecuencia, esta propuesta de regionalismo se aleja de lo meramente económico para enfocarse en la redistribución de lo socioeconómico, es así como se proponen iniciativas de cooperación regional en la infraestructura, energía, salud, entre otros. Tal proceso es denominado como regionalismo “post neoliberal” (Briceño-Ruiz, 2017).

1.2. Diagnóstico

En la actualidad, se pueden observar características esenciales de la integración latinoamericana. En primera instancia, se destacan diferentes paradigmas de políticas económicas y, junto a ello, la creación de múltiples organizaciones regionales causando un solapamiento entre las membresías y/o objetivos de las organizaciones regionales. Luego, el regionalismo se caracteriza por estar altamente dirigido por los Estados y, en consecuencia, por los presidentes de cada gobierno. Lo anterior, explica que, ante cambios de sectores políticos en los gobiernos de cada país latinoamericano, también cambie la prioridad de las organizaciones regionales de su respectiva conveniencia (Malamud, 2013).

En tercer lugar, se destaca el bajo nivel de interdependencia económica, dado que, la región al ser distinguida por la exportación de materias primas a otras regiones del mundo, el porcentaje de comercio entre los propios países de la región disminuye. Por último, se observa una brecha entre el alcance y el nivel de integración regional. Lo anterior, es debido a que existen elevadas temáticas a tratar dentro de los procesos regionales, pero un bajo nivel de profundidad institucional. En efecto, la inexistencia de normas y políticas regionales vinculantes para los Estados latinoamericanos produce que los discursos políticos no sean implementados (Dabène, 2009).

Ante estos antecedentes, es relevante preguntarse por qué las numerosas iniciativas de integración entre los países latinoamericanos continúan siendo insuficientes para satisfacer la demanda de infraestructura, energía, telecomunicaciones, servicios digitales, entre otros. En otras palabras, por qué es

tan complejo lograr una integración regional en América Latina. Las principales respuestas que proporciona la literatura es el rechazo de los Estados a la cesión de soberanía, lo cual dificulta la delegación de autoridad a organismos supranacionales para que estos actúen a base de autonomía, promoviendo una agenda, objetivos e intereses únicos. Ligado a esto, la presencia de un fuerte presidencialismo en los procesos de integración ha causado inestabilidad y, en consecuencia, vulnerabilidad a los diversos ciclos políticos y económicos que viven los países de la región (Bianculli, 2016; Dabène, 2009).

Por otro lado, y tal como se mencionó con anterioridad, si bien los Estados latinoamericanos promovieron un regionalismo abierto con el objetivo de insertarse en la economía mundial, no hay altos niveles de interdependencia económica entre los países de la región. Asimismo, las economías son poco complementarias y existen barreras naturales, es decir, de índole geográfico. Por último, debido a la diversidad de los países de la región existen grandes asimetrías entre ellos, produciendo un desnivel en el momento de financiar proyectos de integración regional (Bianculli, 2016; Dabène, 2009).

2. Análisis

2.1. *Chile en la integración regional*

A pesar de las asimetrías que hay entre los países de la región latinoamericana, los Estados también poseen similitudes en cuanto a los problemas que deben combatir, entre ellos se encuentran: la vulnerabilidad a las crisis económicas y financieras externas, la corrupción, las desigualdades económicas, las brechas de género, el cambio climático, etc.³. En definitiva, debe haber una fuerte gobernanza regional⁴ con el objetivo de resolver los desafíos recién planteados, dado que, si los Estados actúan por vías independientes a problemas que superan las capacidades estatales, existen grandes riesgos de ineficacia y de ineffectividad.

³ De manera general, los desafíos que plantean los Objetivos y Metas de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

⁴ Weiss (2013) define “gobernanza global” como un conjunto de esfuerzos colectivos dirigidos a identificar, comprender y resolver problemas globales transnacionales que superan las capacidades de los Estados. En esta línea, se utilizará esta definición en una perspectiva regional.

En este marco, es esencial mencionar el concepto de 'gobernanza regional del desarrollo' entendida como "...iniciativas a través de las cuales actores estatales y no estatales de dos o más países en una región producen programas y proyectos orientados al desarrollo económico y social de sus pueblos en el marco de un proyecto de regionalismo" (Palestini, 2017, p. 95). Por consiguiente, se sugiere que el desarrollo, objetivo deseado por todos los países en vías de desarrollo, está estrictamente ligado a la gobernanza regional y, por lo tanto, a la integración regional.

Por esto mismo, el involucramiento de la mayor cantidad de países permitiría una mejor identificación, comprensión, resolución e implementación de los programas regionales para un desarrollo económico y social. En el caso de Chile, se ha de mencionar que su participación en los procesos de integración regional ha sido limitada, dado que se caracteriza por aplicar una 'integración negativa' que hace referencia a la mera reducción de barreras arancelarias y no arancelarias en miras a un área de libre comercio (Balassa, 1962; Bhagwati, 1993 en Palestini, 2017). En efecto, desde las reformas económicas neoliberales creadas por la dictadura militar chilena en los años ochenta, Chile ha creado una imagen de estabilidad política y económica, sin embargo, se alejó de la membresía de las organizaciones regionales, tales como la Comunidad Andina de Naciones y el Mercado Común del Sur.

No obstante, en 2012, Chile da indicios de una mayor integración regional, dado que junto a Colombia, México y Perú constituyen la 'Alianza del Pacífico' (AP) que, si bien abarca de gran manera políticas económicas, también ha incluido áreas como educación, cultura, género, entre otras. Esta iniciativa se ha destacado por su composición, debido a que sus países miembros representan aproximadamente un 44,5% del PIB regional, lo que la convierte en la novena economía del mundo (BID, 2016). En consecuencia, esta experiencia ha permitido observar lo que Chile puede ofrecer a la región latinoamericana y lo que la región le puede entregar a Chile. Dado lo anterior, si el Estado chileno apuesta por una integración regional más eficiente tiene como valor agregado tres puntos relevantes.

En primer lugar, la expansión de la información y del conocimiento. Chile posee un perfil destacable en la región, debido a la calidad de sus instituciones, la solidez de su marco macroeconómico, las medidas que ha tomado el país para liberalizar su comercio (Oyarzún, 2013) y las condiciones burocráticas que facilitan las inversiones extranjeras (Jenne & Briones, 2018). Todas estas características permitieron que Chile sea el primer país sudamericano en participar en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). En efecto, si el Estado chileno decide apostar por una mayor integración regional, existirá la oportunidad de aumentar instancias de traspaso de información respecto a políticas públicas exitosas. Al tener en cuenta que la asimetría de información es uno de los problemas más frecuentes en la integración regional latinoamericana (Beato, 2008), es esencial la incorporación de un país que posee las características mencionadas con anterioridad.

Un segundo valor agregado es la presencia de actores no estatales (tales como firmas, grupos de interés, etc.) que tengan la capacidad de aumentar la regionalización. La regionalización es un proceso endógeno, espontáneo y caracterizado por un creciente involucramiento de actores no estatales en una región que acrecienta la posibilidad de una mayor integración regional (Börzel & Risse, 2016). Debido a que América Latina posee bajos niveles de regionalización, la inserción plena de Chile puede provocar que los actores no estatales se interesen en, por ejemplo, invertir en más países de la región, crear instancias de cooperación de información, entre otros.

Por último, dado que Chile posee un comercio más amplio con países de otras regiones es de gran beneficio que, a través de mayores grados de integración regional, surja un aumento del comercio intrarregional. Asimismo, la coordinación e implementación de esta rama puede provocar las denominadas 'cadenas de valor', es decir, un "...amplio rango de actividades de producción que una empresa y sus trabajadores emprenden para desarrollar un producto desde materia prima a producto final" (CEPAL, 2018, p. 7), lo que incentivaría a una región más

experimentada para alcanzar el nivel de la Unión Europea o de los países asiáticos en cuanto a cadenas de valor y de internacionalización de PYMEs

2.2. La infraestructura: un área prioritaria y estratégica para la región

La infraestructura definida como "...el conjunto de estructuras, equipamiento e instalaciones de ingeniería, con una vida útil a largo plazo, que emplean los hogares y los sectores productivos de la economía (BID, 2000), es esencial para el crecimiento económico (Easterly & Servén, 2003) y la integración" (Cárcamo-Díaz & Goddard, 2008, p. 90). En definitiva, según el LPI (2014), mejorar la facilitación de comercio por medio de la administración fronteriza e infraestructura en transporte y comunicaciones produciría un aumento de 4,7% del PIB mundial y un 14,5% del comercio mundial. Por lo tanto, el beneficio de perfeccionar estos mecanismos sería mayor que eliminar todos los aranceles entre países, lo que se explicaría debido a la recuperación de recursos que en la actualidad se desperdician, mientras que las barreras arancelarias solo capturan la ineficiencia de los impuestos (CPC, 2015).

De igual modo, hay una relación positiva entre los países de altos ingresos y su calidad en infraestructura (BID, 2002). De (2008) mostró que los costos de las transacciones son estadísticamente significativos para explicar la variación del comercio en Asia y, cuando mayores son los costos del comercio, menor el volumen del comercio. Por esto, Cárcamo-Díaz & Goddard (2008) plantean que incrementar la inversión en infraestructura reduce costos de transacción, aumenta el bienestar al ahorrar tiempo, extiende el mercado laboral, el de bienes y el de servicios, y permite la explotación de economías de escala. Por otro lado, invertir en infraestructura es altamente estratégico, dado que, al aumentar el PIB y el comercio, puede provocar un mayor desarrollo en los países de la región y provocar un 'derrame' para el financiamiento de educación, salud, cultura, etc.

En efecto, al considerar estos antecedentes no es extraño que, en el año 2000, los Estados sudamericanos liderados por el gobierno brasileño crearan la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). IIRSA fue catalogada como un foro de diálogo entre las autoridades responsables de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones con el objetivo de

promover el desarrollo de la infraestructura regional y fomentando un desarrollo equitativo y sostenible (Cárcamo-Díaz & Goddard, 2008). Palestini & Agostinis (2018) resaltaron que los Estados se incorporaron a IIRSA, debido a sus preferencias, es decir, por los resultados potenciales que podría traer esta cooperación. En definitiva, estos autores plantean que los países sudamericanos mostraron la necesidad de superar las barreras geográficas para liberar el enorme potencial económica de la región y, al observar que IIRSA estuvo respaldada por el BID, CAF y FONPLATA, accedieron a incorporar la infraestructura en la agenda tanto nacional como regional.

No obstante, a pesar de que han pasado 19 años de la creación de IIRSA, la región latinoamericana igualmente ha perdido competitividad en la logística, debido al retraso en infraestructura y servicios. Específicamente, el Índice de Percepción Logística de la región cayó de 2,74 en 2010 a 2,66 en el año 2016, mientras que otras regiones en vías de desarrollo tuvieron importantes avances (CAF, 2017). Lo anterior, sería explicado debido a la falta de financiamiento de proyecto transnacionales⁵, información incompleta, poca claridad en los costos y beneficios para los países en cuestión, ineficiencia en marcos institucionales de cada país y, por último, por la (in)capacidad de decisión (Beato, 2008).

En cuanto a la falta de financiamiento, se observan tres grandes financiadores: el sector público, el privado y las Asociaciones Público-Privada (APP). En primer lugar, desde el BID y el CAF, se ha incentivado a que los países latinoamericanos destinen anualmente 300 mil millones de dólares en infraestructura, dado que en la actualidad la inversión es cercana al 2-3% del PIB regional, a diferencia de los países asiáticos que invierten hasta un 10% (Portafolio, 2015). Por otro lado, el sector privado ha limitado su inversión principalmente por los marcos institucionales inestables de los países (Thorpe & Sizeland, 2010) junto a características estructurales de los sistemas financieros, dado que continúan siendo poco profundos, de corto plazo y con mercados de capitales poco

⁵ Entendido como una inversión que se realiza en uno o más países, pero puede crear comercio para países terceros (Beato, 2008).

desarrollados (CEPAL, 2015). Lo anterior, también ha influido en la ampliación de las APP (CAF, 2018).

En cuanto a la capacidad de decisión, se observa que los Estados asumieron un papel pasivo en la toma de decisiones de planificación regional y profundamente activos en la implementación de esta misma, lo que ha provocado conflictos locales en el momento de implementar los proyectos, ya sea por resistencia de los residentes de las comunidades afectadas o por una alta contaminación medioambiental (Lobos & Frey, 2015). Asimismo, el poder de decisión en iniciativas de infraestructuras regionales es más complejo que en las nacionales, dado que en las primeras mencionadas debe haber una aprobación unánime de los países involucrados (Beato, 2008).

2.3. El rol de Chile en la integración regional

Desde el retorno a la democracia en los años noventa, Chile se ha transformado en un país distinguido por su estabilidad política, económica y social. De este modo, el Estado chileno goza de altos niveles de democracia, obteniendo uno de los mayores puntajes de la región latinoamericana en cuanto a libertades políticas y civiles (Freedom House, 2018). En el área económica, Chile se ha encargado de promocionar el libre mercado, impulsando diversos Tratados de Libre Comercio con las economías más importantes del mundo. Lo anterior, ha sido permitido debido a que Chile posee una economía competitiva, un gran desarrollo financiero, ser clasificado con buenas calificaciones de deuda externa respecto a la región de América Latina (Libertad y Desarrollo, 2019) y, también, ser descrito como un país innovador al crear los fondos jubilatorios privados en 1982 (Cipoletta, 2008).

Ligado a lo anterior, Chile posee, en promedio, la mejor calidad en infraestructura en Latinoamérica. También, en LPI (2014), se observa que Chile aparece en el lugar 42 respecto al Índice de Desempeño Logístico, de este modo, liderando la región. Por otro lado, este país ha sido pionero en cómo ha financiado sus proyectos de infraestructura, debido a que ha utilizado diversas variantes de activos financieros impulsando instrumentos innovadores. Específicamente, Chile ha utilizado emisiones de títulos de deuda en el mercado de capitales para el

financiamiento de infraestructura (CEPAL, 2015), lo que ha sido exitoso dado que el Estado chileno cuenta con inversores institucionales: fondos de pensiones, aseguradoras y compañías de seguro (Aportela & Durán, 2012) que actúan a través de un sistema de APP. El programa chileno de APP funciona en base a concesiones al sector privado que, posteriormente a financiar las obras de infraestructura, logra el retorno de su inversión cobrando tarifas a los usuarios (Cipoletta, 2008).

En este marco, y considerando la historia chilena en los procesos de integración en la región latinoamericana, se postula que el rol de Chile debe ser esencial. Si bien, hasta antes de la conformación de la Alianza del Pacífico, Chile no era miembro de iniciativas regionales, en la actualidad se observa que ha encontrado motivaciones para hacerlo. Lo anterior, es fundamental si se considera que Chile agrupa diversos actores no estatales los que impulsan, justamente, la regionalización. Para reflejar lo señalado, a principios del 2019 se crea el Foro para el Progreso de América del Sur (Prosur), un proceso de integración que busca agrupar a Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú y Guyana. En efecto, Chile nuevamente ha sido parte de la fundación de una iniciativa regional.

De manera específica, Chile debe ser propulsor de la integración regional de infraestructura debido a sus grandes características. Tal como se observó, este país tiene la capacidad de información y financiamiento para los proyectos de infraestructura, dos de los desafíos trascendentales para la región. De este modo, si Chile logra desempeñar el rol mencionado, surgirán caminos para mejorar los niveles de comercio intrarregional.

3. Recomendaciones y expectativas

Ante los antecedentes de las experiencias que ha vivido América Latina desde la denominada 'primera ola de regionalismo', se han establecido diversos desafíos que han impedido un correcto desarrollo de los procesos de integración latinoamericanos. Por esto, el objetivo de esta sección es presentar diversas recomendaciones que ayuden a mejorar Latinoamérica con una visión al año 2030.

En primera instancia, la literatura experta en procesos de integración latinoamericana ha señalado la falta de *delegación* de poder por parte de los

Estados hacia organismos supranacionales. De este modo, si los Estados deciden crear este tipo de organismos, para el año 2030 existirá mejor información que las entregadas por los Estados actualmente, junto a un mecanismo de tomas de decisión más eficiente y efectivo. Específicamente, América Latina logrará experimentar los dos beneficios plenos que ofrecen las organizaciones internacionales: la ‘centralización’⁶ e ‘independencia’⁷.

Por otra parte, y tal como fue mencionado con anterioridad, es esencial mejorar la infraestructura de la región a través de la integración. En este marco, es recomendable que los países latinoamericanos se enfoquen en mejorar sus democracias (libertades políticas y civiles) y sus sistemas económicos, lo que conllevaría a la necesidad de modificar los marcos institucionales de la región. Sin dudas, si se trabaja en esta área con determinismo, se logrará para el 2030 una integración regional productiva, es decir, un proceso de mayor especialización productiva de los países latinoamericanos que se integran (Barceló & Barcia, 2009).

Por esto, es de gran importancia que los Bancos Regionales de Desarrollo vuelvan a ser actores de regionalización y dirijan foros con actores no estatales con el objetivo de informar sobre costos y, sobre todo, beneficios de invertir en la integración regional. Ante esto, los BRD deben priorizar los proyectos transnacionales y, al mismo tiempo, incentivar el cuidado del medio ambiente y cortar las grandes brechas de género, en el diseño de los trabajos. De este modo, para 11 años más, se evitarán efectos sociales negativos y paralización de los proyectos. De la misma forma, se logrará que los procesos de integración se acerquen no solo a las grandes firmas, sino también a la sociedad civil.

Finalmente, es de suma importancia la asociación con organismos de otras regiones especializadas en temáticas de infraestructura. En este ámbito, se ha de destacar los procesos de integración en Asia y, también, al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB). Estos últimos se distinguen por asesorar sobre

⁶ Centralización definida como una estructura organizacional concreta y usable, y un aparato administrativo de apoyo para el manejo de actividades colectivas (Abbott & Snidal, 1998).

⁷ ‘Independencia’ como la capacidad de actuar de forma autónoma y más neutral que otras esferas determinadas (Abbott & Snidal, 1998).

ingeniería, sostenibilidad, impactos sociales y ambientales, cuestiones fiscales, regulatorias y de precios, estructuración financiera de proyectos y atracción de inversionistas externos, ya sea públicos y/o privados (ODI, 2015). Si existen vínculos con las entidades mencionadas, para el 2030 los países latinoamericanos tendrán los conocimientos y las herramientas necesarias para poder modificar correctamente sus marcos institucionales. De igual modo, tendrán incentivos para involucrarse con organizaciones financieras y poder abrirse al financiamiento a través de APP. Por último, desde una perspectiva regional, se logrará un claro mejoramiento general en los servicios logísticos de valor agregado, es decir, en el conjunto de operaciones que agregan valor comercial, sin modificar la naturaleza del productivo y que van más allá del transporte y almacenaje (Barceló & Barcia, 2009), lo que se traducirá en un anhelado mayor desarrollo de la región.

4. Conclusiones

La integración en América Latina, a diferencia de la europea, no ha sido lineal. Lo anterior, explica que exista una variedad de organizaciones regionales fundadas en las tres olas de regionalismo latinoamericano. Sin embargo, todos estos procesos han establecido claros patrones respecto a las características de la integración regional latinoamericana, tales como: un fuerte intergubernamentalismo, falta de voluntad política para delegar autoridad, baja interdependencia económica, grandes asimetrías entre los países latinoamericanos y, por último, un bajo nivel de actores no estatales que impulsen la regionalización.

Con la creación de la Alianza del Pacífico, Chile, país que ha sido considerado altamente lejano a los procesos de integración latinoamericanos, se ha involucrado nuevamente en iniciativas regionales que impulsan al trabajo en conjunto con Colombia, México y Perú. Lo recién mencionado, es fundamental si se observa que este Estado resalta por sus excelentes apreciaciones en estabilidad política y económica. En efecto, estos hechos dan muestra que la integración latinoamericana puede estar al frente de un país con nuevas e innovadoras propuestas de integración, tales como Prosur.

Por otro lado, en este ensayo se abordó una temática esencial para el desarrollo de América Latina: la infraestructura. En definitiva, esta área debería ser priorizada al considerar todos los beneficios que puede traer, dado que presiona a los países a mejorar su nivel político y democrático en busca de inversiones y/o financiamiento, pero también promete un mayor desarrollo económico a futuro, mejorando la calidad de vida de la sociedad civil y aumentando el PIB de los países. Dado de lo anterior, la infraestructura puede provocar un derrame al otorgar a los países latinoamericanos un presupuesto más amplio y poder costear la educación, salud, vivienda, cultura, entre otros.

A modo de conclusión, Latinoamérica debería adoptar políticas y acciones para poder superar los desafíos históricos ligados a los procesos de integración regional. Por esto, se propuso el aumento de delegación en organismos internacionales con el objetivo de hacer que los procesos sean efectivos y eficientes al beneficiarse de la centralidad e independencia de las entidades supranacionales. De igual modo, se expuso la necesidad de mejorar la infraestructura de la región para obtener beneficios a corto y a largo plazo, pero siempre teniendo en cuenta que el resultado final es un aumento en el crecimiento económico y en el desarrollo de la región. En efecto, la asociación con organizaciones de otras regiones que han experimentado el presente de la integración latinoamericana es de vital importancia, dado que cuentan con asesorías de expertos a temas como la infraestructura. Por último, se recomienda que los BRD retomen su rol de actores regionalizadores, creando instancias no solo intergubernamentales, sino también foros y/o reuniones entre actores no estatales para que aumenten los incentivos para que América Latina se integre.

Por todo lo expuesto, se espera que para el 2030 Latinoamérica crezca no solo en la económico a través de la integración regional, sino también se destaque mundialmente en el involucramiento de la sociedad civil con los procesos regionales. De igual forma, se distinga por sus proyectos a favor del medio ambiente y con importantes rasgos para reducir las brechas de género, entre otros. En 11

años más, la región será pionera en infraestructura, en servicios y, sobre todo, habrá logrado aumentar el comercio intrarregional, pero sin dejar de lado al mundo.

Referencias bibliográficas

- Abbott, K. & Snidal, D. (1998). Why States Act through Formal International Organizations. *Journal of Conflict Resolution* 42(1): 3-32.
- Aportela, F. & Durán, R. (2012). *La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. Financiamiento. Metas y oportunidades*. IDEAL. Obtenido de: Banco de Desarrollo de América Latina-CAF.
- Barceló, M. & Barcia, R. (2009). *Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado de Proyectos IRRSA (IPrLg)*. Buenos Aires.
- Beato, P. (2008). Cuestiones y alternativas de los proyectos transnacionales. *Integración & Comercio*, (28), 13-25.
- Bianculli, A. (2016). Latin America. En *The Oxford Handbook of Comparative Regionalism*. Editado por Börzel, T. y Risse, T. Oxford: Oxford University Press.
- BID. (2002). Más allá de las fronteras: el nuevo regionalismo en América Latina. En *Progreso económico y social en América Latina – Informe IPES*. BID.
- BID. (2016). *Infraestructura y desempeño de las exportaciones en la Alianza del Pacífico*. BID.
- Börzel, T. & Risse, T. (2016). Introduction. En *The Oxford Handbook of Comparative Regionalism*. Editado por Börzel, T. y Risse, T. Oxford: Oxford University Press.
- Briceño-Ruiz, J. (2017). Latin America beyond the continental divide: open regionalism and post-hegemonic regionalismo co-existence in a changing World. En Briceño-Ruiz, J. & Morales, I. (eds.) *Post-Hegemonic Regionalism in the Americas. Toward a Pacific-Atlantic Divide?* New York: Routledge.
- CAF. (2017). *Infraestructura para el desarrollo de América Latina (IDEAL)*. Obtenido de: Banco de Desarrollo de América Latina-CAF.

- CAF. (2018). *Asociación Público-Privada en América Latina: Afrontando el reto de conectar y mejorar las ciudades*. Bogotá: GOOD.
- Cárcamo-Díaz, R., & Goddard, J. (2008). Inversión en infraestructura de transporte multinacional: Perspectivas de coordinación para América Latina. *Integración & Comercio*, (28), 89-123.
- CEPAL. (2018). *Cadenas de Valor e Integración Regional: El aporte de las MIP*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Cipoletta G. (2008). La integración de infraestructura en América del Sur: El caso de Chile. *Integración & Comercio*, (28), 191-228.
- CPC. (2015). *Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial*. Obtenido de: Productividad Chile.
- Dabène, O. (2009). *The Politics of Regional Integration in Latin America. Theoretical and Comparative Exporations*. Londres: Palgrave Macmillan.
- Dabène, O. (2012). *Explaining Latin America's fourth wave of regional integration. Paper presented at LASA Panel, Waves of change in Latin America. History and Politics*, San Francisco 25, May 2012.
- De, P. (2008). Costos del comercio e infraestructura: Análisis de los efectos de los obstáculos al comercio en Asia. *Integración & Comercio*, (28), 253-280.
- Fawcett, L. (2013). *The History and Concept of Regionalism*. UNU-CRIS Working Papers W-2013/5.
- Freedom House. (2018). *Freedom in the World 2018*. Obtenido de Freedom House: <https://freedomhouse.org/report/freedom-world/freedom-world-2018>
- Jenne, N., & Razeto, S. (2018). Integración regional y la política exterior de Chile. ¿Paradoja o acomodo? *Estudios Internacionales*, 50(189), 9-35.
- Libertad y Desarrollo. (2019). Índice de libertad económica 2019: la importancia de la libertad para el crecimiento de los países. *Temas públicos N° 1388-1*, 1-6.

- Lobos, D. & Frey, K. (2015). Aproximaciones al rol de los planificadores regionales de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). *EURE: Revista Latinoamericana De Estudios Urbano Regionales*, (124), 247-265.
- LPI. (2014). *Global Rankings 2014*. Obtenido de: Logistics Performance Index.
- Malamud, A. (2013). *Overlapping regionalism, no integration: conceptual issues and the Latin American experiences*. RSCAS Working Paper, 2013/20.
- Mattli, W. (1999). *The logic of regional integration*. Cambridge: Cambridge University Press.
- ODI. (2015). *Multilateral development Banks in te 21st century: Three persectives on China and the Asian Infraestructure Investment Bank*. Londres: ODI.
- Oyarzún, L. (2013). When Trade Policy is Not Enough: Opportunities and Challenges for Chile's International Insertion. *Journal of Iberian and Latin American Research*, 19(2), 268-285.
- Palestini, S. & Agostinis, G. (2018). Constructing regionalism in South America: The cases of sectoral cooperation on transport infrastructure and energy. *Journal of International Relations and Development*, 21(1), 46-74.
- Palestini, S. (2017). La gobernanza regional del desarrollo en América del Sur (2000-2015). *Revista De Estudios Políticos*, (176), 191-222.
- Portafolio. (2015). *A. Latina debe invertir más en infraestructura: BID y CAF*. Obtenido de: Portafolio.
- Thorpe, A, & Sizeland, F. (2010). Infraestructura física y conectividad regional en América Latina y el Caribe: Evolución de las economías de la región sin litoral. *Integración & Comercio*, (31), 73-86.