

---

---

# SITUACIÓN ECONÓMICA Y PROCESOS DE INTEGRACIÓN

---

## EN LA INFRAESTRUCTURA DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

**Ludmila N. Símonova**

*Ph.D. (Economía) (ludmila-simonova@yandex.ru)*

*Jefa del Centro de Estudios Económicos*

Instituto de Latinoamérica de la Academia de Ciencias de Rusia (ILA ACR)

B. Ordynka, 21/16, Moscú, 115035, Federación de Rusia

SPIN-código: 1349-1981; ORCID: 0000-0003-1144-2392

**Anna A. Lávut**

*Ph.D. (Economía) (lavut@yandex.ru)*

*Investigadora mayor*

Instituto de Latinoamérica de la Academia de Ciencias de Rusia (ILA ACR)

B. Ordynka, 21/16, Moscú, 115035, Federación de Rusia

SPIN-código: 4525-8459; AuthorID: 497486;

ORCID: 0000-0003-0580-9250

Recibido el 29 de enero de 2026

Aceptado el 10 de abril de 2026

**DOI:** 10.37656/s20768400-2026-02-01

**Resumen.** *Las autoras examinan los desafíos que enfrentan América Latina y el Caribe (ALC) en la infraestructura y el impacto de los procesos de integración en la formación de la red regional de transporte, así como en los sistemas energético y de telecomunicaciones, a lo largo de distintas etapas del desarrollo económico de la región. Debido a factores geográficos, históricos y socioeconómicos, la mayoría de los países de ALC presenta una debilidad estructural en el desarrollo de la infraestructura, lo que afecta negativamente no solo a su competitividad en los mercados globales, sino también a su capacidad para fomentar el comercio intrarregional y otros vínculos económicos. El desarrollo del sector se ve obstaculizado por la falta de inversión, problemas institucionales y una gestión ineficiente de los recursos. No obstante, existe un potencial significativo para el desarrollo tecnológico de la infraestructura de ALC mediante el fortalecimiento de los*

Ludmila N. Símonova, Anna A. Lávut

*procesos de integración regional y la coordinación de esfuerzos entre los países para implementar proyectos conjuntos. El artículo analiza los principales factores que influyen en la sinergia entre la construcción de infraestructura y la integración y evalúa las perspectivas de desarrollo de ambos procesos en el futuro cercano.*

**Palabras clave:** *infraestructura, América Latina y el Caribe, integración económica regional, Proyecto Mesoamérica, Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana*

## **REGIONAL INTEGRATION IN THE INFRASTRUCTURE OF LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN**

**Ludmila N. Simonova**

*Ph.D. (Economy) (ludmila-simonova@yandex.ru)*

*Head of the Center for Economic Research*

Institute of Latin American Studies, Russian Academy of Sciences (ILA RAS)  
21/16, B. Ordynka, Moscow, 115035, Russian Federation

SPIN-code: 1349-1981; ORCID: 0000-0003-1144-2392

**Anna A. Lavut**

*Ph.D. (Economy) (lavut@yandex.ru)*

*Senior Researcher*

Institute of Latin American Studies, Russian Academy of Sciences (ILA  
RAS)

21/16, B. Ordynka, Moscow, 115035, Russian Federation

SPIN-code: 4525-8459; Author ID: 497486;

ORCID: 0000-0003-0580-9250

Received on January 29, 2026

Accepted on April 10, 2026

**DOI:** 10.37656/s20768400-2026-02-01

**Abstract.** *The authors investigate the challenges in the infrastructure of Latin America and the Caribbean (LAC) and the impact of integration processes on the formation of a regional transport network, energy supply systems, and telecommunications at different stages of economic development in the region. Due to geographical, historical, and socio-economic factors, most LAC countries have a traditional weakness in infrastructure development, which*

*negatively affects their competitiveness in global markets and their ability to foster mutual trade and other economic ties. The development of the industry is hindered by a lack of investment, institutional problems, and poor resource management. However, there is significant potential for technological development in the LCA infrastructure through increased regional integration and collaborative efforts among countries in the region. The article analyzes the main factors affecting the synergy of infrastructure construction and integration, and assesses the prospects for the development of both processes in the near future.*

**Keywords:** *infrastructure, Latin America and the Caribbean, regional economic integration, Mesoamerican project, Regional Infrastructure Integration Initiative in South America*

## **РЕГИОНАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ В СФЕРЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ И КАРИБСКОГО БАССЕЙНА**

**Людмила Николаевна Симонова**

*Канд. экон. наук (ludmila-simonova@yandex.ru)  
Руководитель Центра экономических исследований*

*Институт Латинской Америки РАН  
РФ, 115035, Москва, Б. Ордынка, 21/16*

*SPIN-код: 1349-1981; ORCID: 0000-0003-1144-2392*

**Анна Абрамовна Лавут**

*Канд. экон. наук (lavut@yandex.ru)  
Старший научный сотрудник*

*Институт Латинской Америки РАН  
РФ, 115035, Москва, Б. Ордынка, 21/16*

*SPIN-код: 4525-8459; Author ID: 497486;  
ORCID: 0000-0003-0580-9250*

*Статья получена 29 января 2026 г.*

*Статья принята 10 апреля 2026 г.*

**DOI:** 10.37656/s20768400-2026-02-01

**Аннотация.** *Авторы исследуют проблемы в сфере инфраструктуры Латинской Америки и Карибского бассейна (ЛАКБ) и влияние процессов интеграции на формирование региональной транспортной сети, сис-*

тем энергоснабжения и телекоммуникаций на отдельных этапах экономического развития региона. Вследствие географических, исторических и социально-экономических причин для большинства стран региона характерна традиционная слабость развития инфраструктуры, что негативно сказывается не только на их конкурентоспособности на мировых рынках, но и на возможностях развития взаимной торговли и прочих экономических связей. Развитие отрасли сдерживают недостаток инвестиций, институциональные проблемы, низкая эффективность управления ресурсами. Значительный потенциал для технологического развития инфраструктуры ЛАКБ содержится в усилении процессов региональной интеграции, совместных скоординированных действиях стран региона в реализации инфраструктурных проектов. В статье проанализированы основные факторы, влияющие на синергию инфраструктурного строительства и интеграции, дана оценка перспектив развития обоих процессов в ближайшей перспективе.

**Ключевые слова:** инфраструктура, Латинская Америка и Карибы, региональная экономическая интеграция, проект Мезоамерика, Инициатива интеграции в области региональной инфраструктуры в Южной Америке

Los acontecimientos de los últimos años – la crisis provocada por la pandemia, la operación militar especial en Ucrania y las políticas de sanciones que han desestabilizado el comercio mundial y las cadenas de valor – han situado tales temas como la infraestructura y la logística en el centro de las relaciones económicas y comerciales internacionales. Estos factores han generado nuevas tendencias en la configuración de los flujos comerciales y han hecho que las cuestiones de seguridad en las cadenas de producción prevalezcan sobre la eficiencia económica. Las estrategias de *nearshoring* y *friendshoring*, que implican la reorientación de los flujos de inversión para crear cadenas de producción entre países vecinos y amigos, han recibido nuevo impulso. En los países de América Latina y el Caribe (ALC), estos procesos han generado expectativas respecto a la formación de cadenas de producción regionales y a la reactivación de la integración económica, la cual ha atravesado una profunda crisis durante la última década.

Los procesos de integración económica y el desarrollo de la

infraestructura están estrechamente vinculados. En el presente artículo, las autoras analizan esta relación tomando como ejemplo la región latinoamericana, desde la creación de los primeros esquemas de integración en los años sesenta hasta la actualidad. Se examina la naturaleza de esta interrelación en distintas etapas del desarrollo económico regional, basándose en un enfoque histórico evolutivo. Los objetivos del estudio consisten en identificar los principales factores que obstaculizan o favorecen la sinergia entre la infraestructura y la integración y evaluar las perspectivas del desarrollo de estos procesos en los próximos años, lo que reviste importancia tanto científica como práctica. Se presta especial atención al diagnóstico del estado actual de la infraestructura en ALC, al análisis de sus fortalezas y debilidades y a la identificación de las causas de su rezago respecto a otras regiones.

Este tema tiene una gran relevancia práctica para Rusia, tanto en lo que se refiere a la defensa de sus intereses geoestratégicos, incluida la ampliación de la cooperación con los países latinoamericanos en este ámbito, como también para el desarrollo de los procesos de integración en el espacio de la Unión Económica Euroasiática (UEEA).

### **Problemas del desarrollo de infraestructuras regionales**

Los enfoques conceptuales para abordar los problemas del desarrollo de infraestructura en los países de ALC han evolucionado desde el dirigismo hasta el neoliberalismo, y posteriormente hacia una combinación de diversas doctrinas dentro del concepto del neoestructuralismo y la teoría del desarrollo sostenible. Estos enfoques han contribuido a la elaboración de múltiples recomendaciones prácticas que corresponden a distintos períodos del desarrollo económico latinoamericano y han favorecido la creación de un amplio arsenal de instrumentos de política económica pública para el desarrollo de los sectores de infraestructura en la región. Incluso los teóricos neoliberales justamente criticados, que se oponían a

la política industrial, desempeñaron un papel positivo al subrayar la importancia de la infraestructura para la economía y la esfera social [1].

El enfoque contemporáneo del desarrollo de infraestructura incorpora los compromisos asumidos por los Estados en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 6, 7, 9 y 11) e implica la implementación de proyectos en nuevas áreas como las tecnologías digitales y la interconectividad, la transición energética y la seguridad, la creación de infraestructura social inclusiva y ciudades sostenibles. Este tipo de infraestructura es menos vulnerable a los riesgos climáticos, contribuye a mejorar la calidad de vida y resulta más eficiente y rentable en términos de retorno de la inversión.

Los autores latinoamericanos y las organizaciones regionales e internacionales, al analizar el desarrollo de infraestructura en los países de ALC, señalan su rezago respecto a otras regiones, con excepción de África. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) destaca la magnitud de este retraso que se describe mediante el término “brecha”, frecuentemente utilizado [2].

Los sectores más desarrollados de la infraestructura latinoamericana son la generación de energía eléctrica y el suministro de agua. En contraste, el transporte presenta un desarrollo insuficiente debido a la baja densidad poblacional y a las características del relieve de la región. También se observa un atraso en el ámbito de saneamiento y cierta falta de competitividad en el sector de la construcción. El subdesarrollo de los sistemas de transporte dificulta la integración de los distintos territorios de los países de ALC, limita la eficiencia de los puertos (los cuales resultan de difícil acceso por la escasez de carreteras), y ésta se ve agravada por la mala organización y la corrupción en los servicios aduaneros [3, pp. 5-6].

Durante la década de 2010, el uso de Internet se expandió en la región, pero el progreso en términos de accesibilidad,

fiabilidad y velocidad fue más que limitado. Las instalaciones con infraestructura 5G siguen siendo escasas. Persisten marcadas desigualdades entre los sectores formal e informal, entre zonas urbanas y rurales, y entre distintos grupos demográficos [4, p. 170].

La escasa conectividad entre territorios genera elevados costos logísticos, lo que incrementa el valor de los productos y reduce la eficiencia de la actividad económica. El Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial (IDL) para ALC en 2023 se mantuvo por debajo del promedio mundial (2,9) y estuvo lejos del puntaje más alto, obtenido por Singapur (4,3) [5]. Según estimaciones del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el volumen de ingresos perdidos como resultado de insuficiente infraestructura en la región asciende a unos US\$150 mil millones por año, equivalentes al 2,5% del PIB regional [6].

La región continúa rezagada en términos de inversión en infraestructura, mientras que otros países de mercados emergentes destinan entre el 5 y el 7% de su PIB anual a este sector, los países de ALC invirtieron menos del 1,8% entre 2008 y 2019. Según los expertos del BID, para alcanzar los ODS en la década actual, los países latinoamericanos deben invertir más de US\$2,2 billones en agua y saneamiento, energía, transporte y telecomunicaciones. De esta cifra, el 59% debe destinarse a la construcción de nueva infraestructura y el 41%, al mantenimiento de la existente y reemplazamiento de la obsoleta. Para 2030, el gasto anual en infraestructura debe alcanzar al menos el 3,12% del PIB regional, con un aumento significativo de la financiación pública [7, pp. 65-67]. Según el Banco Mundial, para eliminar el déficit para 2030, el país más desarrollado de la región – Brasil – necesita invertir anualmente el 3,7% de su PIB en infraestructura [8].

La experiencia de los países latinoamericanos demuestra que el progreso en el desarrollo de la infraestructura está estrechamente vinculado a la integración económica, la ejecución de proyectos conjuntos de inversión y la participación

de instituciones regionales de desarrollo en la financiación de los mismos. Se pueden identificar dos períodos de auge en el desarrollo de la infraestructura regional: la década de 1970 y el período comprendido entre finales de los años 1990 y la primera década de los 2000. No obstante, ambos períodos estuvieron acompañados de crisis económicas y financieras, estancamiento en la integración económica y una fuerte desaceleración – en muchos casos, la total interrupción – de los proyectos conjuntos de infraestructura.

### **Construcción de la infraestructura en la etapa de sustitución de importaciones**

Un factor clave en el desarrollo de la infraestructura en ALC durante la segunda mitad del siglo XX fue la integración económica regional que se convirtió en un pilar de la política económica de los países latinoamericanos en ese período, junto con la industrialización. La infraestructura desarrollada constituye tanto una condición indispensable como una plataforma para fortalecer los vínculos territoriales, aproximar las estructuras productivas de los países, fomentar la cooperación, la división del trabajo y los intercambios entre empresas y organizaciones de diferentes países, impulsando así su progreso económico y social.

El desarrollo del transporte, los puertos, la energía, las comunicaciones, la infraestructura social y el suministro de agua requiere recursos considerables, cuya movilización a menudo supera las capacidades de los países determinados. La integración permite unir esfuerzos no solo para resolver problemas financieros, sino también para mejorar las políticas de desarrollo de la infraestructura en diversos países. El progreso en este sector aumenta el atractivo de las regiones económicas para la inversión, su competitividad y, en general, facilita el cumplimiento de los objetivos de integración, acelerando el desarrollo económico y social.

Durante el primer auge de construcción de la infraestructura (en la década de 1970), los países de ALC aplicaron políticas de desarrollo industrial basadas en el modelo de sustitución de importaciones, crearon agrupaciones de integración y ampliaron la inversión pública, incluso en la integración de grandes regiones poco desarrolladas. El ejemplo más destacado fue la Agrupación de la Cuenca del Plata, integrada por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Su objetivo principal era la integración física y el desarrollo armónico de la cuenca. En el marco de la Agrupación se desarrollaron e implementaron grandes proyectos de infraestructura, especialmente en el ámbito hidroeléctrico, como la central Salto Grande en el río Uruguay, construida por Argentina y Uruguay, una de las mayores del mundo en potencia y producción de electricidad, y la central Itaipú, en el río Paraná en Paraguay. Todos estos proyectos fueron construidos por empresas extranjeras y financiados con fondos públicos de los países miembros.

Además de los proyectos energéticos, estos países ejecutaron proyectos ferroviarios y viales mediante acuerdos bilaterales, modernizaron las vías de comunicación e integraron distintos tramos de las redes viales. En 1974, Brasil y Bolivia firmaron un acuerdo para construir un gasoducto de 1.800 km entre Santa Cruz y São Paulo, que sigue en funcionamiento. Los proyectos de desarrollo conjunto abarcaron el 32% del territorio argentino, el 19% del boliviano, el 17% del brasileño, el 80% del uruguayo y la totalidad del paraguay [9].

Para movilizar recursos financieros internos y externos, los países miembros de la agrupación crearon en 1974 el Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata (FONPLATA), con un capital inicial de US\$20 millones. Actualmente, FONPLATA opera con éxito como un banco de desarrollo especializado en financiar proyectos de integración e infraestructura [10].

En la década de 1980, la crisis de la deuda en la región latinoamericana provocó la cancelación de muchos proyectos de

la Agrupación. Otra importante agrupación económica de América del Sur, la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica, creada en 1978 para el desarrollo y la explotación económica de la vasta y subdesarrollada Cuenca Amazónica, también redujo significativamente sus actividades debido a dificultades económicas. A diferencia de la Cuenca del Plata, el Pacto Amazónico no dejó una huella significativa en la infraestructura regional. Posteriormente, la implementación de la mayoría de las tareas y objetivos de construcción de infraestructura fue asumida por nuevas uniones de integración, creadas en la región en la década de 1990.

### **Infraestructura e integración en la época del “regionalismo abierto”**

El modelo de desarrollo orientado a las exportaciones, adoptado por casi todos los países de ALC en la década de 1990, exigió una reducción significativa de los costos logísticos y otros gastos para conquistar los mercados extranjeros, ya que éstos eran varias veces superiores a los de otras regiones del mundo y disminuían la competitividad de la región. Estas consideraciones obligaron a los gobiernos latinoamericanos a tomar medidas para desarrollar la infraestructura, especialmente transporte, logística, energía y comunicaciones. Dado que esta tarea requiere enormes recursos financieros, que son inviables de manera individual para los países, los gobiernos latinoamericanos recurrieron a la idea de establecer una cooperación en proyectos de integración física. Sobre esta base, a finales de la década de 1990 y principios de la del 2000, se desarrolló una serie de proyectos de infraestructura con la participación de casi todos los países de ALC. Los dos más grandes fueron iniciados por México y Brasil, las economías más fuertes de la región que pudieron asumir la mayor parte de la carga financiera.

Cabe señalar que el desarrollo de la integración en el ámbito de la infraestructura durante el período en cuestión también

estuvo vinculado a la formación de dos grandes zonas de integración en el continente americano: el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), con los objetivos de integración más amplios, que incluían la creación de una unión aduanera y un mercado común; y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), integrado por Estados Unidos, Canadá y México, que se convirtió en un polo de atracción para las economías de América Central y el Caribe. El interés de México en ampliar la cooperación con los países de Mesoamérica fue de gran importancia para el desarrollo de la integración en la zona norte.

En 2008, se lanzó el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, más conocido como Proyecto Mesoamérica (PM). Este incluía un programa de construcción de un corredor vial, que atravesaría toda la región centroamericana, y un programa de interconexión de redes eléctricas y de fibra óptica para la región. El proyecto se implementa por varias organizaciones unidas en un grupo técnico interinstitucional, que está integrado por el BID, el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), la Corporación Andina de Fomento (CAF), la CEPAL, la FAO, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA).

Entre 2008 y 2018, los diez países participantes financiaron más de 200 proyectos por un total de US\$4,5 mil millones. En el ámbito del transporte, se construyeron alrededor de 3.900 km de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas, incluyendo el Corredor Pacífico, el Corredor Atlántico y el Corredor Turístico [11]. En el sector eléctrico, se está implementando un programa de interconexión de las redes eléctricas de los países miembros. Para 2024, se habían construido 1.800 km de redes del Sistema de Interconexión Eléctrica para Países de América Central (SIEPAC) [12].

Las telecomunicaciones desempeñan un papel importante en las actividades del Proyecto Mesoamérica. En 2013, se aprobó la Agenda Mesoamericana de Integración de los Servicios de

Telecomunicaciones que establece las directrices estratégicas y las prioridades de cooperación en este sector. Uno de los componentes principales de la Agenda es la Autopista Mesoamericana de la Información (AMI), un proyecto para construir una infraestructura de telecomunicaciones de fibra óptica de banda ancha que conecte a los países del PM [13].

Otras agrupaciones también desarrollaron e implementaron programas subregionales de desarrollo de infraestructura a principios de la década de 2000. En particular, al establecerse la Comunidad del Caribe (CARICOM), uno de sus objetivos principales era el desarrollo del transporte marítimo y aéreo para fortalecer los lazos entre los Estados insulares de la región. Los países andinos comenzaron a desarrollar la cooperación en el ámbito de telecomunicaciones como parte de la integración subregional.

El proyecto de infraestructura más grande y conocido en América del Sur es la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamérica (IIRSA), lanzada en el año 2000 por el gobierno de Brasil. La IIRSA abarcó una amplia gama de sectores económicos – transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y gasoductos, energía, telecomunicaciones a nivel subcontinental. La iniciativa contaba con la participación de 12 países: Argentina, Brasil, Bolivia, Venezuela, Guyana, Colombia, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay, Chile y Ecuador. Su objetivo era desarrollar el comercio interior y exterior de los países de América del Sur y conectar regiones ricas en minerales con puertos y mercados globales. Recibió el respaldo de tres agrupaciones que incluían a los países participantes: Comunidad Andina de Naciones, MERCOSUR y CARICOM. El programa contemplaba la implementación de 10 grupos de proyectos, así llamados “ejes de integración y desarrollo” – corredores dentro de los cuales se concentraban las inversiones para formar cadenas de producción que ingresaran a los mercados globales [14].

Cada uno de estos ejes se formó en torno a un proyecto central destinado a unir los principales centros comerciales de una región específica de América del Sur y conectarlos con puntos que proporcionaran acceso a los mercados mundiales. En el marco de los ejes, se planificaba la implementación no solo de proyectos de transporte, sino también de energía para satisfacer las crecientes necesidades energéticas de los centros económicos, así como para conectar las redes eléctricas regionales. El objetivo principal de estos ejes era superar el aislamiento histórico de muchas regiones de los centros económicos, debido a la geografía de América del Sur que crea poderosos obstáculos para la unificación de los territorios: cordilleras, bosques húmedos, pantanos extensos, ríos caudalosos transforman muchas áreas en enclaves aislados, incluso dentro de un solo país. Los países sin litoral, Bolivia y Paraguay, se encuentran en una situación particularmente difícil. Por lo tanto, se asignó un papel extremadamente importante a cinco ejes interoceánicos horizontales, cuyo objetivo era proporcionar a todos los países del subcontinente el acceso a puertos en los océanos Atlántico y Pacífico [15].

Para 2015, se habían completado 106 proyectos, 180 se estaban ejecutando y 157 estaban en fase de estudio. Del total de proyectos aprobados, el 9,3% correspondía al sector energético, el 1,6%, a las comunicaciones y el 89,1% al transporte [16].

No obstante, la proporción de proyectos regionales conjuntos era relativamente baja debido a la complejidad de los procesos de integración latinoamericana y a las dificultades de coordinación y cooperación entre los gobiernos. Además, numerosos grupos ecologistas se opusieron a la implementación de los proyectos, organizando protestas masivas contra la violación de las normas ambientales durante la construcción de infraestructura.

A mediados de la década de 2010, un decenio de coyuntura externa favorable para los países de ALC había llegado a su fin,

sus ingresos por exportaciones se habían reducido significativamente y las posibilidades de financiación pública del proyecto IIRSA se redujeron. Esto resultó en una mayor participación del capital privado, tanto latinoamericano como extranjero, principalmente chino. China se convirtió en uno de los principales socios comerciales de los países de América del Sur.

Desde 2013, China, por iniciativa del presidente Xi Jinping, lleva a cabo la Iniciativa de la Franja y la Ruta (*Belt and Road Initiative, BRI*). Los objetivos de la BRI coincidían en gran medida con el deseo de los países sudamericanos de aumentar exportaciones a la región más dinámica del mundo: la de Asia-Pacífico. El programa BRI, inicialmente orientado a la creación de corredores de transporte y al fortalecimiento de los lazos económicos de China con los países de Eurasia y África, también comenzó a expandirse al continente americano [17].

A medida que empeoraba la coyuntura económica en América del Sur y se reducía la capacidad financiera de los Estados de la región, la participación del capital chino en el proyecto IIRSA estaba incrementando. En el período 2005-2024, China participó en la construcción de 294 proyectos de infraestructura en los países de ALC, incluidos 146 proyectos entre 2020 y 2024. El monto total de las inversiones a lo largo de 20 años ascendió a US\$129 mil millones, de los cuales casi la mitad (US\$62,1 mil millones) corresponden al período 2020-2024. En 2024, los países de América del Sur representan el 66,3% de los proyectos y el 74,5% de las inversiones de China en la región latinoamericana [18, pp. 42-43].

China está promoviendo activamente el proyecto de la Ruta de la Seda Digital como complemento de su megaproyecto a gran escala. Los proyectos propuestos incluyen sistemas de gestión de cadenas de suministro multimodales (como *Logink*), que permiten a fabricantes, compañías de transporte, transportistas y consumidores interactuar de forma electrónica. A pesar de los efectos económicos positivos de su

implementación (aumento de la velocidad de interacción entre los participantes del mercado y reducción de los costos de transacción), también existe un aspecto negativo: el riesgo de que los datos sobre todas las relaciones económicas dentro de la economía nacional se transmitan a un operador externo. Los riesgos que conlleva el uso de estas formas no convencionales de influencia, incluyendo la desconexión de los sistemas de gestión económica por parte de posibles adversarios, obligan a muchos países grandes a elaborar sus propias estrategias de soberanía digital nacional [19].

Además de la creciente capacidad financiera de los países de ALC, durante los períodos de auge económico, un liderazgo sólido y la figura de una personalidad capaz de proponer iniciativas de integración y convencer a otros países de participar en ellas, liderando su implementación, fueron de gran importancia para el desarrollo de la integración y la infraestructura. Figuras carismáticas, como los entonces presidentes Hugo Chávez (Venezuela), Luiz Inácio Lula da Silva (Brasil) y Vicente Fox (México) que impulsó el Plan Puebla Panamá, reorganizado posteriormente en el Proyecto Mesoamérica (Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica), desempeñaron un papel crucial en los proyectos de integración. Tras su salida de la escena política, los proyectos, a menudo perdieron su relevancia.

Desde 2015, por iniciativa del gobierno brasileño y en el marco del MERCOSUR, se ha ejecutado el proyecto RILA (Ruta de la Integración Latinoamericana), también conocido como Corredor Bioceánico o Ruta Bioceánica. Se trata de un proyecto de infraestructura, que incluía a Brasil, Argentina, Paraguay y Chile. Este se desarrolló a partir de los proyectos de la IIRSA (Eje de Capricornio) con el objetivo de acelerar la construcción del corredor interoceánico, reducir los costos de transporte para exportar productos a los mercados de América del Norte y Asia-Pacífico, así como para importar diversos tipos de equipos desde dichos mercados. La ruta comienza en el

estado de Mato Grosso do Sul y pasa por Argentina llegando a los puertos del norte de Chile (Antofagasta e Iquique) [20].

A pesar de la disminución del apoyo estatal en la última década, la RILA se ha implementado con bastante éxito gracias al interés de las autoridades locales y de compañías privadas latinoamericanas y extranjeras. La experiencia del programa demuestra que muchos problemas serios de infraestructura e integración pueden resolverse mediante el fortalecimiento de alianzas público-privadas y el acuerdo entre los países, incluso en un contexto económico extremadamente desfavorable.

Varias uniones de integración – MERCOSUR, la Alianza del Pacífico y CARICOM – han adoptado medidas para establecer mercados digitales conjuntos. El Proyecto Mesoamérica prevé la creación de un espacio digital único, se está implantando la tecnología de “ventanilla única”, que conecta a través de Internet a todos los servicios aduaneros regionales y otras entidades que regulan el comercio exterior, emiten certificados digitales para reemplazar el comercio en papel e intercambiar electrónicamente certificados zoosanitarios y fitosanitarios, así como declaraciones aduaneras [21, p. 126].

### **Etapa actual del desarrollo de la infraestructura regional**

En la última década, los procesos económicos en ALC se han desarrollado en un contexto con condiciones externas e internas extremadamente desfavorables. La tasa de crecimiento económico de la región entre 2015 y 2024 ascendió a solo un 0,9% anual, lo que representa la mitad de la registrada durante la “década perdida” de 1980 (el período de la crisis de la deuda). La productividad laboral ha descendido un 4% en comparación con 1980. La tasa de crecimiento de la inversión también fue extremadamente baja, del 0,8% anual. La inversión pública en la infraestructura en el período 2015-2023 fue de tan solo un 1,5% del PIB [22, p. 11].

Entre 2015 y 2024, la integración retrocedió en casi todos los ámbitos, incluyendo el debilitamiento de todas las instituciones

de integración. Se observó un declive en el comercio regional, cuyo valor cayó hasta el nivel más bajo en comparación con otras regiones del mundo. La participación del comercio intrarregional en el volumen total de comercio de la región se redujo del 21 en 2010-2012 (el período de mayor crecimiento) al 13% en 2024 [23]. Las causas incluyen dificultades financieras, contradicciones políticas y el debilitamiento del deseo de los países de la región de unirse y realizar acciones conjuntas para resolver los problemas económicos y sociales.

En diciembre de 2023, el presidente de Brasil L. I. Lula da Silva planteó una nueva iniciativa denominada Rutas de Integración Sudamericana (RIS) que incluía el proyecto RILA. La propuesta fue presentada en la cumbre de los jefes de Estado del MERCOSUR e incluía más de 120 proyectos de construcción de puertos, aeropuertos, carreteras, ferrocarriles y líneas de transmisión eléctrica. El financiamiento total se estimó en US\$10 mil millones, que el BID, la CAF, el Banco Nacional Brasileño de Desarrollo Socioeconómico (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES) y FONPLATA acordaron otorgar en forma de préstamos hasta 2026 [24].

Más de la mitad de la inversión, al igual que en el proyecto RILA, corresponde al capital público y privado de Brasil. Las principales obras fueron planificadas en su extenso territorio y respondían al objetivo central del proyecto: conectar a los productores brasileños de bienes agrícolas e industriales con el principal mercado de exportación del país – China – y con otros Estados de la cuenca del Pacífico. Se espera que el componente clave del proyecto – el puente entre Porto Murinho, en el estado de Mato Grosso do Sul, y Carmelo Peralta, en Paraguay – esté terminado para mayo de 2026. En este proyecto, así como en varios otros, China desempeña un papel activo, participando en la construcción de vías ferroviarias de oeste a este en Brasil. En 2025, a petición del gobierno brasileño, el país recibió una delegación de la empresa estatal *China State Railway Group* con

el fin de estudiar la posibilidad de crear un nuevo corredor bioceánico entre el complejo portuario en construcción en Porto Sul y la costa del Pacífico en Perú. Este corredor permitiría conectar el puerto brasileño en el Atlántico con el puerto peruano de Chancay, construido en 2024 con participación de inversiones chinas [25].

En 2024-2025, el proyecto RIS atrajo la atención del resto de los países de América del Sur, favorecido también por el llamamiento de Brasil a ampliar la cooperación y la integración física del subcontinente. Un papel importante lo desempeñó la política comercial del presidente de Estados Unidos, Donald Trump, que desestabilizó el comercio mundial y llevó a los países sudamericanos a reconsiderar los programas de integración regional.

Con la incorporación de nuevos participantes y la ampliación del proyecto a escala de toda Sudamérica, la iniciativa original fue revisada. En marzo de 2025, el BID presentó un programa actualizado denominado *Conexión Sur* que prevé la integración de los mercados fragmentados de América del Sur mediante la construcción de corredores estratégicos y la creación de cadenas de valor destinadas a reducir los costos de producción y transporte, así como a atraer inversiones [26].

A mediados de 2025, el proyecto RIS entró en una nueva fase – la tercera etapa de expansión – desarrollada por el Ministerio de Planificación y Presupuesto de Brasil, con el objetivo de incluir en él a todos los estados del país, incluyendo los 16 que no limitan con otros países sudamericanos. Según la estrategia del Gobierno Federal, todas las regiones del país deben participar en la creación de cadenas productivas regionales que permitan acceder a la costa del Pacífico. Estos estados representan el 36% del territorio brasileño, el 73% del PIB y el 74% de la población del país [27].

## **Perspectivas de la integración en infraestructura**

Al evaluar las perspectivas del desarrollo de la integración en la región en el ámbito de la infraestructura y al comparar la influencia de tendencias contrapuestas es necesario reconocer la predominancia de los factores negativos.

La afinidad política e ideológica entre los países de ALC, su disposición a actuar conjuntamente para resolver problemas comunes y resistir la influencia de actores extrarregionales sobre los vínculos internos del continente resultan cruciales. En este sentido, durante la última década se ha observado un debilitamiento significativo de la solidaridad latinoamericana y un aumento de las contradicciones, impulsado por la turbulencia política y económica tanto regional como global, el endurecimiento de la presión de Estados Unidos sobre los gobiernos de izquierda, y la política de amenazas, sanciones y guerras arancelarias desplegadas en todo el mundo.

Considerando las tendencias en el desarrollo de la infraestructura en ALC, su dependencia de la coyuntura económica y política internacional, así como de las capacidades financieras del Estado y del capital privado, resulta difícil esperar una mejora sustancial a corto plazo. Los problemas institucionales se agravan debido a los cambios bruscos en la política económica de gobiernos que se suceden con frecuencia, lo que genera falta de continuidad y coherencia.

Es probable que las medidas más demandadas por los gobiernos de la región sean las relacionadas con la mitigación de los efectos de desastres naturales que requieren acciones urgentes, así como las vinculadas al transporte y la logística, sectores que influyen directamente en los resultados del comercio exterior. Este último determina en gran medida la situación económica y fiscal de los países de ALC. También se prevé una creciente demanda de acciones y asistencia por parte de organizaciones regionales en materia de telecomunicaciones y digitalización de la economía. Estos sectores se encuentran actualmente a la vanguardia del progreso tecnológico, afectan a

toda la población y determinan en gran medida el nivel de desarrollo socioeconómico y el prestigio internacional de los países.

El progreso en la modernización de la infraestructura regional dependerá en gran medida de la posición de Brasil que está implementando planes ambiciosos para crear una infraestructura moderna tanto a nivel nacional como regional. Las iniciativas del gobierno brasileño marcan una nueva etapa en el desarrollo de la integración y la infraestructura regional; sin embargo, la experiencia histórica y la situación actual de las economías y relaciones políticas de los países de ALC no permiten un optimismo excesivo. Un eventual cambio de gobierno en Brasil, así como la posible salida de Lula da Silva de la presidencia al terminar su mandato, podrían frenar nuevamente los procesos de integración y el avance en la construcción de la infraestructura regional.

La actitud hostil de la administración estadounidense hacia la participación de China en el desarrollo de la infraestructura regional podría ser un factor negativo adicional, dado que Pekín es el principal inversor extranjero y constructor de carreteras, ferrocarriles, puertos, almacenes y otras instalaciones logísticas. Se observa un aumento significativo de la oposición estadounidense a la expansión china en ALC en el marco de su nueva estrategia de seguridad nacional, orientada a reducir la influencia externa en la región, garantizar la supremacía de Estados Unidos en el hemisferio occidental y mantener la vigencia de la Doctrina Monroe [28, pp. 15-19]. Así, en 2024-2025, el Canal de Panamá se convirtió en el escenario de la confrontación entre Estados Unidos y China. Como resultado de una presión sin precedentes sobre Panamá, que incluyó amenazas de intervención militar, se revisaron las condiciones de cooperación con empresas chinas en la infraestructura portuaria del canal, se produjo un enfriamiento de las relaciones chino-panameñas y Panamá abandonó la Iniciativa de la Franja y la Ruta [29].

En el futuro inmediato, esta táctica de presión seguirá determinando las relaciones políticas y económico-comerciales de Washington con los países de su entorno geográfico más cercano, donde su influencia y capacidad de presión son considerables. Se prevé un aumento de la oposición a la expansión china en México, donde la creciente presencia tecnológica de China se está convirtiendo en un factor de riesgo para las relaciones mexicano-estadounidenses [30].

Las políticas agresivas de Estados Unidos hacia Venezuela y los gobiernos de Cuba y Nicaragua generan gran preocupación, ya que inevitablemente intensificarán las contradicciones dentro de la región y dificultarán la cooperación económica y política entre los países, incluidos los proyectos conjuntos en la infraestructura.

### **Bibliografía References Библиография**

1. Лавут А.А. Концепция развития инфраструктуры стран Латинской Америки. *Латинская Америка*. Москва, 2024, № 8, с. 23-38 [Lavut A.A. Concepts of Infrastructure Development in Latin American Countries. *Latinskaya Amerika*. Moscow, 2024, no. 10, pp. 23-38]. (In Russ.).

2. Infraestructura eficiente y de calidad en América Latina y el Caribe: ¿cómo mejorar el desempeño de las inversiones? *Boletín FAL CEPAL*. Santiago, 2024, no. 1, 16 p.

3. Rethinking Infrastructure in Latin America and the Caribbean. Spending Better to Achieve More. Washington, D.C., World Bank Group, 2017, 87 p.

4. UNIDO Industrial Development Report 2026. The Future of Industrialization: Building Future-Ready Industries for Sustainable Development. Vienna, UNIDO, 2025, 220 p.

5. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy – The Logistics Performance Index and its Indicators. Washington, D.C., World Bank Group, 2023, 90 p.

6. IDB Study Estimates Big GDP Impacts from Low Infrastructure Investments in Latin America. URL: <https://www.iadb.org/en/news/idb-study-estimates-big-gdp-impacts-low-infrastructure-investments-latin-america> (accessed 18.10.2025).

7. Bricchetti J.P., Mastronardi L., Rivas Amiassorho M.E., Serebrisky T., Solís B. The Infrastructure Gap in Latin America and the Caribbean:

Investment Needed through 2030 to Meet the Sustainable Development Goals. Washington, D.C., Inter-American Development Bank, 2021, 139 p.

8. Andres L.A., Fenwick C., Biller S. A. Dan. Brazil – Infrastructure Assessment: Synthesis Report. Washington, D.C., World Bank Group, 2022, 132 p.

9. Зайцев Н.Г. Латинская Америка: региональное сотрудничество и борьба за экономическое сотрудничество и самостоятельность. Москва, Международные отношения, 1977, 184 с. [Zaitsev N.G. Latin America: Regional Cooperation and the Struggle for Economic Cooperation and Independence. Moscow, International Relations, 1977, 184 p.]. (In Russ.).

10. FONPLATA. Nuestra historia. URL: <https://www.fonplata.org/es/institucional/nuestra-historia> (accessed 21.10.2025).

11. Proyecto Mesoamérica: 10 años cooperando para la prosperidad de la región. 28.06.2018. URL: <https://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/proyecto-mesoamerica-10-anos-cooperando-prosperidad-region> (accessed 21.10.2025).

12. Mesoamérica en Acción: Hacia un Desarrollo Territorial Sostenible, Inclusivo y Resiliente. *Mesoamerica Nos Une*. San Salvador, 2024, no. 8, pp. 10-15.

13. Development of the Mesoamerican Information Highway of the PPP. URL: <https://www.iadb.org/en/project/RG-M1005> (accessed 22.10.2025).

14. Кучинов П.А., Мацур В.А. Межокеанические транспортные коридоры Южной Америки. Инструмент внутрорегиональной интеграции и китайского экономического влияния. *Латинская Америка*. Москва, 2021, № 11, с. 6-19 [Kuchinov P.A., Matsur V.A. South American Interoceanic Transport Corridors. An Instrument of Intraregional Integration and Chinese Economic Influence. *Latinskaya Amerika*. Moscow, 2021, no. 11, pp. 6-19]. (In Russ.).

15. IIRSA: Un reto para Sudamérica Información básica. Asociación Civil Labor, 2007, 18 p.

16. Estado actual del proceso de integración en América Latina y el Caribe. Foro de la XLI Reunión Ordinaria del Consejo Latinoamericano. Caracas, SELA, 2015, 71 p.

17. Кучинов П.А. Инициатива Китая как фактор «завышенных ожиданий» правительств стран Латинской Америки: результаты и прогнозы. *Латинская Америка*. Москва, 2025, № 1, с. 54-68 [Kuchinov P.A. The China's Initiative as a Factor of "High Expectations" of Latin American Governments. Results and Forecasts. *Latinskaya Amerika*. Moscow, 2025, no. 1, pp. 54-68]. (In Russ.).

18. Las relaciones entre América Latina y el Caribe y China: áreas de oportunidad para un desarrollo más productivo, inclusivo y sostenible. Santiago, CEPAL, 2025, 67 p.

19. Симонова Л.Н., Пономарев Е.А. Цифровой суверенитет, вызовы и риски цифровизации в Латинской Америке. *Латинская Америка*. Москва, 2023, № 11, с. 6-22 [Simonova L.N., Ponomarev E.A. Digital Sovereignty, Challenges, and Risks of Digitalization in Latin America. *Latinskaya Amerika*. Moscow, 2023, no. 11, pp. 6-22]. (In Russ.).

20. Herreros S., Saade Hazin M. Mejor infraestructura para una mayor integración económica en América Latina y el Caribe. *Boletín FAL CEPAL*. Santiago, 2025, no. 1, 17 p.

21. Latin American Economic Outlook: Working Together for a Better Recovery. Santiago, CEPAL, 2021, 274 p.

22. Las relaciones entre América Latina y el Caribe y China: áreas de oportunidad para un desarrollo más productivo, inclusivo y sostenible. Santiago, CEPAL, 2025, 67 p.

23. Valor de las exportaciones de bienes de América Latina y el Caribe crecerá 4% en 2024: nuevo informe de la CEPAL. 23.10.2024. URL: <https://www.cepal.org/es/comunicados/valor-exportaciones-bienes-america-latina-caribe-crecera-4-2024-nuevo-informe-la-cepal> (accessed 23.10.2025).

24. Rotas de Integraçãõ Sul-Americana. Ministério do Planejamento e Orçamento. URL: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao-sul-americana> (accessed 23.10.2025).

25. Brasil e China firmam parceria estratégica para integração ferroviária continental. 07.07.2025. URL: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/07/brasil-e-china-firmam-parceria-estrategica-para-integracao-ferroviaria-continental> (accessed 23.10.2025).

26. El BID lanza el programa regional ‘Conexión Sur’. 28.03.2025. URL: <https://www.iadb.org/es/noticias/el-bid-lanza-el-programa-regional-conexion-sur> (accessed 24.10.2025).

27. Brasil incorpora todos os estados ao projeto Rotas de Integraçãõ Sul-Americana. *Portal Portuario*, 30.07.2025. URL: <https://portalportuario.cl/brasil-incorpora-todos-os-estados-ao-projeto-rotas-de-integracao-sul-americana/> (accessed 28.10.2025).

28. National Security Strategy of the United States of America. The White House. Washington, D.C., 2025, 33 p.

29. Симонова Л.Н. Панамский канал – зона противостояния США и Китая. *Пути к миру и безопасности*. Москва, 2025, № 1(68), с. 174-186 [Simonova L.N. The Panama Canal: A Zone of Confrontation between the United States and China. *Puti k miru i bezopasnosti*. Moscow, 2025, no. 1(68), pp. 174-186]. (In Russ.).

30. Kuchínov P.A. La presencia tecnológica china en México como factor de riesgo para las relaciones mexicano-estadounidenses. *Iberoamérica*. Moscow, 2025, no. 3, pp. 96-119.