INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ECONOMIA, SOCIEDADE E POLÍTICA (ILAESP)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS E INTEGRAÇÃO

DEL ATLÁNTICO AL PACIFICO; ANÁLISIS DE CORREDOR BIOCEÁNICO COMO ESTRUCTURA FÍSICA EN EL ESPACIO DE AMÉRICA DEL SUR:
MARISCAL ESTIGARRIBIA EN EL VISOR COMO CENTRO LOGÍSTICO.

CINTHIA MARIBEL MARTINEZ IGLESIA

Foz do Iguaçu
2025

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ECONOMIA, SOCIEDADE E POLÍTICA (ILAESP)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS E INTEGRAÇÃO

DEL ATLÁNTICO AL PACIFICO; ANÁLISIS DE CORREDOR BIOCEÁNICO COMO ESTRUCTURA FÍSICA EN EL ESPACIO DE AMÉRICA DEL SUR:
MARISCAL ESTIGARRIBIA EN EL VISOR COMO CENTRO LOGÍSTICO.

CINTHIA MARIBEL MARTINEZ IGLESIA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao I Instituto Latino-Americano de Economia, Sociedade e Política (ILAESP) da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais e Integração.

Orientador: Prof. Karen dos Santos Honorio.

Foz do Iguaçu
2025

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

CINTHIA MARIBEL MARTINEZ IGLESIA

DEL ATLÁNTICO AL PACIFICO; ANÁLISIS DE CORREDOR BIOCEÁNICO COMO ESTRUCTURA FÍSICA EN EL ESPACIO DE AMÉRICA DEL SUR:
MARISCAL ESTIGARRIBIA EN EL VISOR COMO CENTRO LOGÍSTICO.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao I Instituto Latino-Americano de Economia, Sociedade e Política (ILAESP) da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais e Integração.

BANCA EXAMINADORA

_____
Orientador: Prof. Dra. Karen dos Santos Honorio
UNILA

_____
Prof. Dr. Lucas Ribeiro Mesquita
UNILA

_____
Prof. Dr. Felipe Cordeiro de Almeida
UNILA

Foz do Iguaçu, _____ de _____ de _____.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

Dedico este trabajo a mi familia, que a la distancia o a la cercanía, nunca dejó de apoyarme. Este logro representa cada sacrificio, cada lágrima y cada sueño que nos trajo hasta aquí.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

AGRADECIMIENTOS

Antes todo quiero expresar mi profundo agradecimiento a mi madre, Sinforiana de Martinez, por su apoyo incondicional, por su cuidado constante y por impulsarme siempre a seguir mis sueños, así como por el apoyo financiero que hizo posible mi llegada a la UNILA. A mi padre, Luis Martinez Fonseca, por sus palabras de aliento y por motivarme a continuar incluso en los momentos más difíciles. A mis hermanos; Elvira, Edilfo, Andres, Marcos, Blanca, Gloria, Bruno y Angela, quienes me acompañaron en cada paso de este camino. De manera especial agradezco a mi hermana Gloria, por abrirme las puertas de su hogar y estar siempre presente cuando más la necesite.

Agradezco a todos los profesores de la UNILA por las asignaturas impartidas, y todo el conocimiento transmitido en toda esta trayectoria universitaria. Expreso de manera especial mi gratitud a los siguientes docentes que con quienes tuve una mayor cercanía, cuya dedicación y orientación contribuyeron significativamente a mi formación académica y personal.

A mi orientadora la profesora doctora Karen dos Santos Honorios, le agradezco inmensamente la oportunidad que me brindo, el apoyo constante y las bibliografías compartidas durante todo el proceso. Agradezco también su paciencia frente a mis entregas de ultimo momento y su constante incentivo para continuar con mi tema de estudio. Profesora Karen usted es un verdadero ejemplo para seguir. Muchas gracias por todos sus conocimientos impartidos y su dedicación con cada uno de nosotros.

A la profesora Dra. Suellen Mayara Peres de Oliveira, por brindar alegría en cada una de sus clases y por la calidez humana con la que siempre trato a sus alumnos. Le agradezco, además, por enseñarme el valor y el potencial que puede tener las simulaciones en el proceso de aprendizaje.

Al profesor Dr. Mamadou Alpha Diallo, con quien tuve mi primera clase presencial en la UNILA, le expreso mi sincero agradecimiento por la dedicación y el compromiso que siempre demostró hacia sus estudiantes. Sus explicaciones claras, su paciencia y su forma apasionada de enseñar tuvieron un impacto significativo en mi proceso de adaptación y en mi forma de comprender la vida universitaria. Gracias por transmitir no solo conocimiento, sino también valores, motivación y seguridad de quienes podemos aprender un poco más.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

A la señora María Justa González, lideresa de la comunidad Santa Teresita de Virgen de Caacupé, y al señor Orlando, quienes me recibieron amablemente en su hogar y me brindaron un apoyo fundamental para el desarrollo de mi investigación en Mariscal Estigarribia.

Agradezco enormemente la amistad construida a lo largo de este camino, especialmente la de Sebastián, Milagros, Camilo, Gabriel, Bruna, así como las de mis demás compañeros del semestre 2021. Con todos ellos compartí alegría, dificultades y momentos de desesperaciones antes las evaluaciones académicas, experiencias que hicieron que este recorrido se hiciera más llevadero.

Finalmente, expreso mi gratitud a todas las personas que, de forma directa o indirecta, formaron parte de este proceso. Cada palabra de apoyo, cada gesto de confianza, y cada enseñanza recibida fueron fundamentales para que este trabajo pudiera concretarse.

A quienes me acompañaron en los momentos de dudas y celebraron conmigo cada pequeño avance, mi agradecimiento mas profundo. Este logro no es solo mío, sino también de todos aquellos que estuvieron a mi lado en este camino.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

RESUMO

A pesquisa analisa o megaproyeto do Corredor Bioceânico Capricórnio como eixo de integração regional e como fator de produção ou reprodução de desigualdades sul-americano, com ênfase no caso paraguaio. O objetivo geral do trabalho é examinar como essa infraestrutura impacta os territórios atravessados, especialmente em zonas historicamente periféricas como o Chaco paraguaio. O primeiro capítulo desenvolve uma abordagem teórica e histórica sobre os processos de integração regional na América do Sul, evidenciando as tensões entre cooperação e dependência, bem como o papel dos atores regionais e o risco de reprodução das desigualdades por meio de grandes projetos. O segundo capítulo foca no Corredor Bioceânico como iniciativa estratégica, identificando seus antecedentes, o papel da China, as negociações interestatais e os atores envolvidos. São analisados os interesses divergentes de Brasil, Paraguai, Chile, Argentina e Bolívia, bem como os desequilíbrios emergentes e as tensões diplomáticas em torno do traçado. O terceiro capítulo aprofunda um estudo de caso territorial sobre Mariscal Estigarribia, avaliando o impacto local do corredor em dimensões sociais, econômicas, institucionais e comparativas. Demonstra-se que, embora o projeto possa gerar oportunidades, existem sérias preocupações quanto à falta de planejamento inclusivo, ao enfraquecimento do controle estatal, ao aumento dos riscos socioambientais e à exposição a atividades criminosas transfronteiriças.

Palavras-chave: Corredor Bioceânico Capricórnio; integração regional; desigualdade territorial; infraestrutura; Paraguai; Mariscal Estigarribia.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

RESUMEN

La investigación analiza el megaproyecto del Corredor Bioceánico Capricornio como eje de integración regional y como factor de producción o reproducción de desigualdades en el espacio sudamericano, con énfasis en el caso paraguayo. El trabajo tiene como objetivo general examinar cómo esta infraestructura impacta en los territorios atravesados, especialmente en zonas históricamente periféricas como el Chaco paraguayo. El primer capítulo desarrolla un abordaje teórico e histórico sobre los procesos de integración regional en América del Sur, evidenciando las tensiones entre cooperación y dependencia, así como el papel de los actores regionales y el riesgo de reproducción de desigualdades a través de grandes proyectos. El segundo capítulo se centra en el Corredor Bioceánico como iniciativa estratégica, identificando sus antecedentes, el papel de China, las negociaciones interestatales y los actores involucrados. Se analizan los intereses divergentes de Brasil, Paraguay, Chile, Argentina y Bolivia, así como los desequilibrios emergentes y las tensiones diplomáticas sobre el trazado. El tercer capítulo profundiza en un estudio de caso territorial sobre Mariscal Estigarribia, evaluando el impacto local del corredor en dimensiones sociales, económicas, institucionales y comparativas. Se demuestra que, si bien el proyecto puede generar oportunidades, existen serias preocupaciones sobre la falta de planificación inclusiva, el debilitamiento del control estatal, el aumento de riesgos socioambientales y la exposición a actividades delictivas transfronterizas.

Palabras clave: Corredor Bioceánico Capricornio; integración regional; desigualdad territorial; infraestructura; Paraguay; Mariscal Estigarribia.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

ABSTRACT

The research analyzes the Capricorn Bioceanic Corridor megaproject as a regional integration axis and as a factor in the production or reproduction of inequalities in the South American space, with emphasis on the Paraguayan case. The main objective of the study is to examine how this infrastructure impacts the territories it crosses, particularly in historically peripheral areas such as the Paraguayan Chaco. The first chapter develops a theoretical and historical approach to regional integration processes in South America, highlighting the tensions between cooperation and dependency, as well as the role of regional actors and the risk of reproducing inequalities through large-scale projects. The second chapter focuses on the Bioceanic Corridor as a strategic initiative, identifying its background, China's involvement, interstate negotiations, and the actors engaged. The chapter analyzes the divergent interests of Brazil, Paraguay, Chile, Argentina, and Bolivia, as well as emerging imbalances and diplomatic tensions concerning the route. The third chapter delves into a territorial case study of Mariscal Estigarribia, assessing the local impact of the corridor in social, economic, institutional, and comparative dimensions. The analysis shows that, although the project may create opportunities, there are serious concerns about the lack of inclusive planning, the weakening of state control, the increase in socio-environmental risks, and exposure to cross-border criminal activities.
Um espaço entre o resumo e palavras-chave.

Key words: Capricorn Bioceanic Corridor; regional integration; territorial inequality; infrastructure; Paraguay; Mariscal Estigarribia.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

LISTA DE ILUSTRACIONES

Figura 1: Estructura Institucional de la IIRSA 27
Figura 2: Criterios técnicos para definir los Eje de Infraestructuras 29
Figura 3: Mapa de Influencias del EID en América del Sur 30
Figura 4: Mapa sonbre el Plan de desarrollo del Corredor Bioceánico Capricornio .40
Figura 5: Estructura de Desarrollo del API.....41
Figura 6: Mapa del área de influencia del corredor bioceánico CAP 52
Figura 7: Mapa del Trazado del Corredor Bioceanico 53
Figura 8: Mapa de Trazados del CAP por el chaco, Rutas.....63
Figura 9: Mapa de Comunidades Indígenas en la PY-15 71
Figura 10: Mapa de Trazado final del Corredor Bioceánico con conclusión prevista para 2026 74

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALBA	Alianza para los Pueblos de Nuestra América- Tratado de Comercio de los Pueblos
ALCA	Área de Libre Comercio de las Américas
API	Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
APP	Alianzas Público Privadas
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BRI	Belt and Road Initiative
CAF	Corporación Andina de Fomento
CDE	Comité de Dirección Ejecutiva
CELAC	Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CNS	Comunidad Sudamericana de Naciones
COSIPLAN	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
EIA	Estudios de Impacto Ambiental
EID	Ejes de Integración y Desarrollo
EPA	Empresa Portuaria de Antofagasta
ETAGs	Especificaciones Técnicas Ambientales Generales
ETAPs	Especificaciones Técnicas Ambientales Particulares
FOCEM	Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
ILAESP	Instituto Latino-Americano de Economia, Sociedade e Política
JICA	Agencia de Cooperación Internacional de Japón
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
NEA	Nordeste
NOA	Noroeste Argentino
OEA	Organización De Los Estados Americanos
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMC	Organización Mundial del Comercio
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PAE	Plan de Acción Estratégico 2012–2022

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

PYMES	Pequeñas y medianas empresas
PY-15	Trazado del Corredor Bioceánico
RILA	Ruta de Integración Latinoamericana
SEAM ahora MADES	Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible
TIR	Transporte Internacional por Carretera
UE	Unión Europea
UCINES	Unión de Comunidades Indígenas de la Nación Enxet Sur
UFPR	Universidade Federal do Paraná
UNASUR	Unión de Naciones Suramericanas
UNILA	Universidade Federal da Integração Latino-Americana
USAID	La Agencia de EE. UU. para el Desarrollo Internacional

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

SUMÁRIO

1 INTRODUCCIÓN 12

2 INTEGRACIÓN EN AMÉRICA DEL SUR 15

2.1 INTEGRACIÓN REGIONAL LATINOAMERICANA 15

2.1.1 Evolución histórica de la integración desde el año 2000 hasta la actualidad 15

2.1.2 Tensiones entre idealismo político e integración efectiva 16

2.1.3 El rol de la infraestructura en las nuevas agendas de integración 17

2.2 TENSIONES ENTRE COOPERACIÓN Y DEPENDENCIA 18

2.2.1 Cooperación Sur-Sur y regionalismo latino-americano 18

2.2.2 Intervenciones de actores extrarregionales: China, EE.UU., UE 19

2.2.3 Asimetrías económicas y tecnológicas entre países miembros 21

2.2.4 Dependencia de financiamiento externo e imposición de agendas 22

2.3 INFRAESTRUCTURA COMO MOTOR DE CRECIMIENTO VS HERRAMIENTA DE PODER 23

2.3.1 El papel de la infraestructura 23

2.3.2 Enfoque estructuralista: desarrollo desigual y necesidad de conexión territorial 24

2.3.2 La IIRSA y el COSIPLAN como Estrategias de Integración Física 25

2.3.3 Infraestructura para el comercio vs infraestructura para el control territorial 33

2.3.4 Impactos territoriales diferenciales: conexión, exclusión o extracción 34

2.4 TEORÍA SOBRE LA DESIGUALDAD TERRITORIAL 35

2.4.1 Teoría de los polos de desarrollo 35

2.4. 2 social y ambiental frente a infraestructuras impuestas 36

2.4.3 ¿Integración para el desarrollo o para la dependencia? 37

3 EL CORREDOR BIOCEÁNICO COMO INICIATIVA ESTRATÉGICA DE INTEGRACIÓN REGIONAL 39

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

3.1 ORÍGENES Y PROGRESO DEL CORREDOR BIOCEÁNICO 39
3.1.1 De la idea a la ruta concreta: procesos de negociación y redefinición del trazado ... 39
3.1.2 Rol inicial de Bolivia y razones de su exclusión progresiva 41
3.1.3 Inclusión de Paraguay como eje central del corredor 43
3.2 EL PAPEL DE CHINA Y LA INFLUENCIA ASIÁTICA 44
3.2.1 Interés asiático en el comercio transcontinental 44
3.2.2 Inversiones chinas en infraestructura logística en América del Sur 45
3.3 ACTORES Y DISPUTAS EN TORNO AL TRAZADO DEL CORREDOR 46
3.3.1 Posicionamientos de Brasil, Chile, Paraguay, Argentina y Bolivia 46
3.3.2 Características técnicas de la ruta y nodos logísticos 50
3.3.3 Avances por país: estado actual de ejecución 54
3.4 RIESGOS EMERGENTES Y ESCENARIOS FUTUROS 55
3.4.1 Desequilibrios entre los países y captura de beneficios 55
3.4.2 Riesgo de ser un corredor extractivista con bajo valor agregado 56
3.4.3 Escenarios de consolidación o fragmentación en la próxima década 57

4 ESTUDIO DE CASO: MARISCAL ESTIGARRIBIA ANTE EL TRAZADO DEL CORREDOR BIOCEÁNICO 60
4.1 EL LARGO TRAMO DE MARISCAL ESTIGARRIBIA 62
4.1.1 Ubicación geográfica y relevancia estratégica 62
4.1.2 Caracteristicas Sociales, Economicas y Culturales 64
4.1.3 Infraestructuras Existente y Transformaciones Recientes 65
4.2 INVOLUCRAMIENTO DE LOS DISTINTOS ACTORES E INSTITUCIONES 66
4.2.1 Cooperación público-privada y participación ciudadana 66
4.2.2 Instituciones locales, departamentales y nacionales 67
4.2.3 Rol de ONGs, organizaciones indígenas o campesinas 68
4.3 IMPACTOS TERRITORIALES DEL CORREDOR 72
4.3.1 Cambios en la Conectividad y Acceso 72

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

4.3.2 Mecanismos de Conservación Ambiental y Conflictos Socioambientales 74

4.3.3 Riesgo de trata de personas y vulnerabilidad social 80

3 CONSIDERACIONES FINALES 84

4 REFERENCIAS 87

APÉNDICES 92

APÉNDICE A – ENTREVISTA REALIZADA AL PROF. ORLANDO GOMEZ, PRESIDENTE DEL POLO URBANIL OPG. MARISCAL ESTIGARRIBIA.....93

APÉNDICE B – ENTREVISTA REALIZADA MARIA JUSTA GONZALEZ, LIDERESA DE LA COMUNIDAD SANTA TERESITA DE VIRGEN DE CAACUPE. MARISCAL ESTIGARRIBIA. 100

APÉNDICE C – AUTORIZACIÓN DE ENTREVISTA A LA LIDERESA DE LA COMUNIDAD SANTA TERESITA DE VIRGEN DE CAACUPE.....105

APÉNDICE D – AUTORIZACIÓN DE ENTREVISTA AL PRESIDENTE DEL POLO URBANIL OPG 106

APÉNDICE E – ENTREVISTA CON EL PROF. ORLANDO GOMEZ 107

APÉNDICE F – ENTREVISTA CON MARIA JUSTA GONZALEZ, LIDERESA DE LA COMUNIDAD SANTA TERESITA.....108

APÉNDICE G – PY15. MARISCAL ESTIGARRIBIA.....109

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

1 INTRODUCCIÓN

Desde comienzos del siglo XXI, la integración regional volvió a posicionarse como eje prioritario para los países sudamericanos y ha ocupado un lugar central en agendas políticas de escenarios internacionales, impulsados principalmente por la búsqueda de nuevos espacios económicos, como por una mayor necesidad de autonomía política, iniciados tanto por la necesidad de fortalecer los vínculos comerciales como por el interés de consolidar un espacio geopolítico propio. En este contexto cabe recalcar que emergieron múltiples iniciativas de carácter regional entre ellas MERCOSUR[1], UNASUR[2] y el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento COSIPLAN[3], estas plataformas fueron concebidas para impulsar y coordinar políticas entre países y avanzar en la mejora de infraestructuras y la circulación dentro de los países de América del Sur. Fueron impulsadas agendas orientadas a fortalecer la integración física y a promover proyectos que puedan facilitar la movilidad de bienes, personas y mejorar la conectividad territorial entre países. En este proceso, la infraestructura física pasa a ocupar un papel importante que se encarga en algunos casos de conectar con varios territorios, aumentar las posibilidades de articulaciones comerciales, logísticas y estratégicas.

A lo largo de los años las estructuras físicas, como, el corredor bioceánico, comienzan a ser interpretadas como una posible infraestructura estratégica para los países del cono sur, no solo por su gran potencial en logísticas, sino también por su capacidad poder modificar la articulación entre regiones periféricas y los principales centros económicos que generen. En el caso del corredor bioceánico su trazado representa una oportunidad para considerar las conexiones internar y externas dentro de América del Sur. El eje de Capricornio, es percibido por muchos como una infraestructura estratégica para conectar el océano atlántico con el océano pacífico a través de una ruta transfronteriza que pasa principalmente por los países de Sudamérica. El corredor se ha convertido en un eje central que refleja las políticas de integración regional en los últimos años.

La expansión del corredores y rutas internacionales fueron acompañadas siempre por discursos políticos que resaltaban la necesidad de reducir brechas territoriales

[1] Mercado común del sur
[2] Unión de Naciones Suramericanas
[3] Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

y mejorar el acceso a las redes logísticas modernas. La posición geográfica de Paraguay ha sido uno de los factores claves para la construcción del corredor bioceánico, después de la salida de Bolivia del proyecto; Paraguay ha brindado una alternativa de caminos al trazado del corredor. permitiendo el paso desde Pozo Hondo hasta el Porto Murtinho. En regiones como el chaco paraguayo este tipo de proyectos adquieren especial relevancia, ya que promete un gran avance para modificar los patrones históricos de aislamiento y fortalecer la presencia estatal en zonas aisladas de los centros urbanos.

En este sentido el presente trabajo busca analizar el impacto del proyecto de Infraestructura del Eje Capricornio o Corredor Bioceánico en la integración regional en América del Sur, evaluando su rol estratégico en Paraguay.

En cuanto a los objetivos específicos adaptados al proyecto se buscó analizar los principales enfoques teóricos y políticos sobre la integración regional en América del Sur, con énfasis en sus tensiones estructurales y sus expresiones institucionales. Así como examinar el papel de la integración de infraestructura física como herramienta de integración, desarrollo y poder; considerando sus fundamentos, actores involucrados e impacto social. Y evaluar el trazado del corredor bioceánico en el chaco paraguayo en términos críticos, si promueve una integración regional equitativa.

El presente trabajo de investigación es estructurado en tres capítulos principales; el primer capítulo, presenta el marco teórico e histórico de la integración regional en américa del sur, abordando, los modelos de integración y los principales bloques de e iniciativas regionales. El objetivo de este primer capítulo es consolidar una buena base teoría y poder situar al lector de una manera más confortable para la lectura. El segundo capítulo, se observa una concentración más firme en el análisis del corredor bioceánico, sus antecedentes o proceso de negociación entre los países envueltos y el escenario futuro de proyecto. El capítulo dos del texto se encarga de esclarecer el funcionamiento del corredor bioceánico además las relaciones de Bolivia con el corredor bioceánico. Por último, el tercer capítulo, constituye un estudio de campo del impacto del corredor bioceánico en el departamento de Boquerón, principalmente en la zona de Mariscal Estigarribia donde pasa el trazado PY-15, buscando comprender el impacto concreto del corredor los desafíos y riesgos que generan el Corredor a la población local.

La metodología adoptada para la realización del trabajo combina análisis

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

de documentos, revisión bibliográfica, entrevistas semiestructuradas con actores locales y observación de campo.

El presente trabajo analiza el corredor bioceánico como una iniciativa estratégica de integración regional, poniendo especial atención en sus impactos geopolíticos, territorios y actores sociales, muy diferente de las lecturas que lo representan únicamente como una oportunidad de desarrollo económico, esta investigación propone una mirada crítica que considera los riesgos de reproducción de desigualdades territoriales, especialmente en zonas históricamente periféricas como el chaco paraguayo; la consolidación de estructuras de dependencia extractivistas puede favorecer los intereses económicos externos en detrimento del desarrollo equitativo.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

2 INTEGRACIÓN EN AMÉRICA DEL SUR

2.1 INTEGRACIÓN REGIONAL LATINOAMERICANA

2.1.1 Evolución histórica de la integración desde el año 2000 hasta la actualidad

A mediados del siglo XX, la integración regional ha sido promovida en Sudamérica como un transcurso hacia el desarrollo económico, la autonomía política y la superación de los legados coloniales. Sin embargo, lejos de constituirse en una estrategia homogénea de autonomía regional, ha reproducido e incluso intensificado desigualdades territoriales y asimetrías de poder entre los países y dentro de ellos.

La integración regional en América Latina ha sido una aspiración histórica, motivada tanto por razones económicas como políticas. Desde los procesos de independencia, el sueño de una América Latina unida ha estado presente en las ideas de Bolívar y otros líderes fundacionales. Sin embargo, en la práctica, los intentos integracionistas han tenido trayectorias irregulares, con avances, retrocesos y reconfiguraciones permanentes.

A comienzos del siglo XXI, la integración regional en América Latina experimentó un nuevo impulso, asociado a la emergencia de gobiernos con orientación progresista, que promovieron una visión autónoma del desarrollo regional y buscaron fortalecer los vínculos latinoamericanos. Este ciclo estuvo marcado por la formación de bloques como la UNASUR (2008), la CELAC[4] (2010), MERCOSUR (1991), entre otros actores, que plantean una integración no solamente económica, sino también política y social. Sin embargo, muchos de estos organismos han enfrentado dificultades estructurales como el nacionalismo económico, la asimetría entre países, la debilidad institucional o la dependencia de ciclos económicos externos. Según Sanahuja (2012), “la UNASUR representó un modelo postliberal de integración, basado en la cooperación entre Estados y en la construcción de una ciudadanía regional” (Sanahuja, 2012, p. 20).

A lo largo del siglo XX y XXI, la región ha ensayado diversos esquemas de integración, desde proyectos de mercado común hasta propuestas de articulación política, además, el carácter heterogéneo de las economías latinoamericanas ha dificultado la consolidación de una agenda común. Como señala, CELAC; Celso Furtado (2000), en el regionalismo abierto no puede haber integración auténtica entre países en diferentes

[4] Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

niveles de desarrollo sin políticas compensatorias que equilibren los beneficios. “El proceso de la integración debe ser compatible con las aberturas multilaterales, para la promoción de la abertura misma, recalcando que la integración debe de encargarse de promover una liberalización extensiva al mercado, y la integración de los países para eso los acuerdos de integración requieren criterios flexibilidad para una mayor participación” (CEPAL[5], 2005, pg.6). Como menciona Malamud, (2018), en la práctica, esto ha generado tensiones entre países grandes y pequeños, y entre zonas económicamente dinámicas y otras periféricas. No obstante, la segunda década del siglo XXI trajo consigo una desaceleración del proceso integrador, influida por cambios en los gobiernos, crisis económicas internas y la reemergencia de una agenda centrada en el libre comercio. A partir de 2015, proyectos como el MERCOSUR sufrieron tensiones internas y la UNASUR quedó paralizada.

En términos generales, la integración puede entenderse como un proceso mediante el cual los Estados-nación deciden coordinar políticas, armonizar normativas o incluso transferir competencias hacia entidades supranacionales, con el objetivo de generar mayor cohesión regional (BID[6], 2009). A su vez sigue siendo vista por muchos sectores como una estrategia necesaria para alcanzar un desarrollo más equilibrado y soberano. La capacidad de los países latinoamericanos de coordinar posiciones comunes en foros multilaterales, construir cadenas productivas regionales y defender intereses compartidos frente a bloques externos, depende en gran parte de la solidez de sus mecanismos de integración.

2.1.2 Tensiones entre idealismo político e integración efectiva

La integración regional en América del Sur no puede entenderse únicamente a partir de acuerdos formales entre Estados. Es fundamental considerar la multiplicidad de actores que intervienen en este proceso y los distintos intereses que están en juego, tanto a nivel nacional como transnacional. La región se configura como un espacio de disputa entre proyectos políticos, económicos y geoestratégicos, donde convergen gobiernos, empresas, organismos multilaterales, movimientos sociales y potencias externas.

Los Estados nacionales continúan siendo actores centrales, pero sus

[5] Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
[6] Banco Interamericano de Desarrollo.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

intereses no siempre son convergentes. Mientras algunos gobiernos priorizan una integración basada en la soberanía y el desarrollo autónomo, otros adoptan posiciones más alineadas con la liberalización comercial y los intereses del capital transnacional.

Uno de los principales desafíos de la integración ha sido la brecha entre los discursos políticos que exaltan la solidaridad latinoamericana y los mecanismos concretos para implementarla. Mientras los liderazgos regionales han promovido una narrativa de unidad, en la práctica, las divergencias ideológicas, los intereses nacionales y la falta de compromisos vinculantes han limitado su efectividad.

Un ejemplo de estas tensiones se puede observar durante los gobiernos de Lula da Silva, la política exterior brasileña adoptó un enfoque de integración regional basado en la cooperación Sur-Sur, con América del Sur como eje estratégico. Sin embargo, esta orientación muchas veces combinó el idealismo integracionista con intereses nacionales, principalmente el fortalecimiento del rol de Brasil como potencia regional y global (Vigevani & Cepaluni, 2007 como se cita en Martins 2025 pg.30)

Este doble objetivo integración regional y proyección internacional generó tensiones. Por un lado, se promovía la unión política y económica de América del Sur; por otro, la integración fue utilizada como plataforma para expandir el modelo económico neodesarrollista brasileño y proyectar intereses de empresas y bancos nacionales (Saraiva, 2013). Así, la integración efectiva quedó subordinada a objetivos domésticos y estratégicos, debilitando la construcción colectiva de un bloque fuerte y equitativo.

2.1.3 El rol de la infraestructura en las nuevas agendas de integración

Desde principios del siglo XXI, los gobiernos latinoamericanos comenzaron a dar mayor prioridad a la integración regional, en América del Sur, motivados no solo por la intención de mejorar el comercio intrarregional, si no también por una búsqueda de un posicionamiento político más autónomo en el escenario internacional. A diferencia de los modelos de integración centrados exclusivamente en acuerdos comerciales o instancias políticas multilaterales, las nuevas agendas promovidas durante los gobiernos progresistas especialmente bajo el liderazgo de Brasil sumaron la conectividad física como componente esencial para lograr una mayor cohesión regional.

En este nuevo enfoque, los proyectos de infraestructura carreteras, ferrovías, corredores logísticos, puertos y redes energéticas pasaron a ser concebidos no solo como obras aisladas, sino como parte de una estrategia regional de desarrollo. La

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA[7]) en el año 2000 es uno de los hitos más relevantes de este giro, ya que propuso una planificación territorial que buscaba superar las fragmentaciones históricas del espacio suramericano, articulando regiones previamente aisladas y facilitando la circulación de bienes, personas y capitales.

La integración física se presentó como una herramienta para potenciar el comercio intrarregional, disminuir costos logísticos y conectar centros productivos con los principales mercados. De esta forma, se pretendía impulsar la integración productiva, entendida como un paso más allá del libre comercio: la conformación de cadenas regionales de valor, una mayor interdependencia económica y el fortalecimiento de las economías locales.

Sin embargo, esta visión también generó críticas. Algunos autores advierten que detrás de este discurso se oculta una lógica funcional a los intereses de las élites económicas y al capital transnacional, que utiliza la infraestructura como mecanismo para refuncionalizar el espacio según una lógica extractivista o de exportación primaria (Svampa, 2019; Lima, 2018). En este sentido, la infraestructura puede actuar como catalizador del desarrollo, pero también como instrumento de subordinación territorial, si su planificación no contempla criterios de equidad territorial ni participación comunitaria.

2.2 TENSIONES ENTRE COOPERACIÓN Y DEPENDENCIA

2.2.1 Cooperación Sur-Sur y regionalismo latino-americano

La cooperación Sur-Sur ha sido uno de los ejes discursivos del regionalismo latinoamericano, particularmente en el marco de la UNASUR, ALBA[8] y la CELAC. Como mencionado anteriormente estas iniciativas han buscado establecer relaciones más simétricas entre países del Sur global, sin depender exclusivamente de centros hegemónicos del Norte. Según Celso Amorim, ex canciller brasileño, “la cooperación Sur-Sur no es una alternativa excluyente, sino un camino necesario para diversificar relaciones y fortalecer capacidades propias” (Amorim, 2010, p. 18).

Esta ambigüedad puede observarse tanto en las relaciones interregionales como en los vínculos con actores extrarregionales. Por un lado, la cooperación se presenta

[7] Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.
[8] Alianza para los Pueblos de Nuestra América- Tratado de Comercio de los Pueblos

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

como un mecanismo para fortalecer la autonomía colectiva, consolidar identidades comunes y enfrentar desafíos globales desde una posición unificada. Por otro lado, los intereses nacionales, las presiones geopolíticas externas y la persistente inserción periférica de muchos países latinoamericanos limitan el alcance de la integración.

Según Cardozo (2008, p. 51), la región oscila entre la voluntad política de construir una soberanía compartida y la persistente tentación de actuar como economías abiertas y dependientes del mercado internacional. Esta contradicción ha sido especialmente evidente en momentos de crisis económica, cuando los países tienden a priorizar estrategias unilaterales de ajuste o negociación externa, debilitando los compromisos regionales.

En este marco, las iniciativas de infraestructura regional como la IIRSA han sido señaladas por algunos autores como formas de integración subordinada a intereses globales. Svampa (2019) sostiene que la construcción de corredores bioceánicos, sin una planificación participativa, reproduce esquemas extractivistas y exportadores al servicio de potencias extranjeras, en lugar de fortalecer el desarrollo regional endógeno.

En este contexto, la cooperación regional se convirtió en una herramienta de afirmación política y autonomía relativa frente a instituciones multilaterales dominadas por países desarrollados. No obstante, la escasa institucionalización y la fragilidad de las economías latinoamericanas han limitado el alcance efectivo de esta cooperación.

2.2.2 Intervenciones de actores extrarregionales: China, EE.UU., UE

En el contexto de la integración regional latinoamericana, la presencia de actores extrarregionales ha sido un factor determinante tanto en la estructuración de agendas de desarrollo como en la configuración de los megaproyectos de infraestructura. Desde comienzos del siglo XXI, la intensificación de relaciones con potencias como China, Estados Unidos y la Unión Europea ha influido directamente en los modelos de cooperación, financiamiento y dependencia regional.

La República Popular China ha emergido como un socio privilegiado para América del Sur, especialmente en la financiación de obras de infraestructura. Su estrategia se enmarca en la llamada Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI[9]), la cual ha extendido su alcance hacia América Latina mediante el financiamiento de puertos, corredores logísticos

[9] Belt and Road Initiative.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

y redes eléctricas. Según Ellis (2020), esta expansión responde tanto a necesidades económicas chinas como a objetivos geoestratégicos: asegurar rutas de exportación y acceso a recursos naturales. China no solo invierte en infraestructura, sino que está ayudando a redibujar el mapa geoeconómico de Sudamérica, orientándose hacia el Pacífico (Ellis, 2020, p. 17).

Un ejemplo claro es el Corredor Ferroviario Bioceánico Central, impulsado por Bolivia con financiamiento y asistencia técnica de empresas chinas. Este proyecto tiene como objetivo conectar Brasil con Perú a través del altiplano boliviano, facilitando el transporte de mercancías hacia los puertos del Pacífico, principalmente destinados al mercado asiático.

La influencia estadounidense, en cambio, ha tenido un carácter más estratégico y defensivo. Si bien históricamente lideró iniciativas como el ALCA [10](Área de Libre Comercio de las Américas), su rol ha declinado ante la expansión de China. Sin embargo, sigue presente a través de mecanismos como la Iniciativa América Crece y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con los cuales busca recuperar capacidad de influencia regional promoviendo normas de transparencia y gobernanza alineadas con sus intereses. La competencia sino-estadounidense se despliega también en las rutas del desarrollo regional. Ya no es solo comercio o inversión, sino disputa por quién define las reglas del juego (Sanahuja, 2012, p. 45).

En el caso de la Unión Europea, su política hacia América Latina ha sido más sutil y normativa. A través de mecanismos como la cooperación biregional y el apoyo técnico a organismos como la CEPAL; Instituto Lula; BID & CAF[11] (2016), la UE busca incidir en la formulación de políticas públicas de integración, priorizando sostenibilidad ambiental, cohesión social y derechos humanos.

La incidencia de estos actores plantea un problema central de autonomía regional. Si bien el financiamiento externo puede acelerar procesos de infraestructura y conexión territorial, también impone condicionalidades técnicas, geoeconómicas y políticas, lo que limita la capacidad de los países de definir sus propias prioridades.

En el caso de Paraguay, país sin litoral y de baja densidad poblacional en vastas zonas, estas intervenciones tienden a reforzar su rol periférico y funcional en cadenas logísticas globales. El trazado del Corredor Bioceánico Capricornio, por ejemplo, prioriza la conexión Este-Oeste de mercancías brasileñas hacia puertos chilenos, sin

[10] Área de Libre Comercio de las Américas
[11] Corporación Andina de Fomento.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

garantizar necesariamente el desarrollo endógeno de las regiones paraguayas que atraviesa.

2.2.3 Asimetrías económicas y tecnológicas entre países miembros

la persistencia de asimetrías estructurales entre los países miembros. Estas diferencias se expresan no solo en términos de tamaño económico y capacidad industrial, sino también en el acceso desigual a tecnología, infraestructura y capital humano. Tales desigualdades afectan directamente la capacidad de los Estados para aprovechar los beneficios de la integración, reproduciendo relaciones de dependencia entre economías centro y periferia dentro del propio bloque.

CEPAL; Furtado (2000) advierte que, sin una estrategia deliberada de corrección de asimetrías, los procesos de integración pueden reforzar las desigualdades internas. Como, por ejemplo; en el caso de una integración económica no se garantizaría un desarrollo equilibrado por sí misma. Se debe de proporcionar una planificación profunda conjunta y para que el crecimiento no se limite a pocos países. En el caso del MERCOSUR (xx), se ha observado una fuerte concentración de beneficios en los países con mayor capacidad productiva, especialmente Brasil y Argentina, mientras que economías menores como la de Paraguay y Uruguay tienen mayores dificultades para competir en igualdad de condiciones.

Desde una perspectiva tecnológica, estas asimetrías también se manifiestan en la capacidad de innovación, industrialización y digitalización. Mientras países como Brasil desarrollan cadenas de valor complejas y políticas de incentivo a la ciencia y la tecnología, otros como Bolivia o Paraguay enfrentan limitaciones en términos de infraestructura educativa, conectividad digital y sistemas de innovación, lo que los posiciona en roles subordinados dentro de la integración productiva regional.

Esta disparidad tiene consecuencias directas en el modelo de inserción territorial que se promueve a través de los megaproyectos de infraestructura. Regiones con menor capacidad institucional o tecnológica terminan siendo funcionalizadas como zonas de tránsito, logística o extracción de recursos, sin que se garantice una inserción efectiva en las cadenas de valor ni el desarrollo de capacidades locales.

En el marco de la Iniciativa IIRSA, por ejemplo, muchos proyectos no contemplan componentes de transferencia tecnológica o fortalecimiento institucional local, lo cual perpetúa un modelo de desarrollo “enclave”, donde la infraestructura sirve para

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

conectar puntos estratégicos sin dinamizar los territorios intermedios. Según Honorios (2013), las obras de infraestructuras comenzaron a materializar de forma concreta el avance del proceso de integración regional, de modo que la integración física paso a interpretarse y defenderse como una expresión más tangible de la llamada integración real. La integración física es fundamental para el crecimiento económico en Latinoamérica, y para brindar una mayor conectividad para operar como mercados regionales. Esta perspectiva promueve la idea de que la infraestructura no es un fin en sí mismo, sino una condición material indispensable para un proyecto de desarrollo autónomo en la región.

2.2.4 Dependencia de financiamiento externo e imposición de agendas

Las relaciones con China y Estados Unidos han generado nuevas dinámicas de dependencia. Mientras China ha aumentado su presencia mediante inversiones y financiamiento de grandes obras, Estados Unidos ha mantenido su influencia mediante tratados bilaterales, apoyo a ciertos gobiernos y participación en organismos como la OEA[12]. Como señala Lima (2018) (como se citó en Honorios, 2013), el fuerte componente de orientación geográfica, hacia la región presente en la política exterior brasileña está vinculada a la interpretación del gobierno de que el orden global atravesaba un proceso de transición hacia una configuración multipolar. La posesión de recursos estratégicos, las ausencias de conflictos interregionales la relativa estabilidad de las instituciones nacionales en comparación con otras regiones del sur global según Lima (2018).

En el marco de los procesos de integración regional, los proyectos de infraestructura han sido en gran medida financiados por organismos multilaterales y países con intereses estratégicos en la región, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la CAF, China y, en menor medida, la Unión Europea. Esta dependencia del financiamiento externo plantea riesgos significativos, ya que muchas veces las decisiones sobre qué proyectos se priorizan, cómo se ejecutan y a quién benefician son determinadas más por los intereses de los financiadores que por las necesidades locales o regionales.

Como señala Svampa (2019), en numerosos casos se observa una refuncionalización del espacio latinoamericano en función de las lógicas extractivas y logísticas impuestas por la globalización capitalista, lo cual implica una subordinación de

[12] Organización De Los Estados Americanos.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

los territorios al servicio de corredores bioceánicos, puertos y rutas que responden a cadenas de valor global. El riesgo aquí no es sólo económico, sino también político y social: se transfiere capacidad de decisión a actores externos, debilitando la autonomía regional.

En Paraguay, por ejemplo, el Corredor Bioceánico Capricornio ha sido promovido con apoyo técnico y financiero del BID y el FOCEM[13], lo cual ha facilitado su avance, pero también ha implicado aceptar condicionamientos técnicos y económicos. Esto ha generado preocupaciones sobre si el trazado y las prioridades responden efectivamente a una estrategia nacional de desarrollo o si están alineadas con los intereses logísticos del comercio global, particularmente de países como Brasil y Chile, o incluso de China, que ha intensificado su presencia en Sudamérica como socio financiero y comercial.

La imposición indirecta de agendas puede verse también en las exigencias de eficiencia, conectividad y reducción de “obstáculos” al comercio que muchas veces ignoran los impactos territoriales y sociales. En ese sentido, como advierte Gudynas (2016, p. 58), la infraestructura promovida por los organismos financieros multilaterales rara vez parte de un diagnóstico local participativo, y más bien reproduce un patrón de desarrollo centrado en la exportación de materias primas y el control territorial.

Esta dependencia, lejos de fortalecer la soberanía y la integración efectiva, corre el riesgo de profundizar una nueva forma de dependencia estructural, donde los países del Sur se convierten en nodos subordinados dentro de sistemas globales de circulación de mercancías, sin garantizar mejoras significativas en las condiciones de vida de sus poblaciones.

2.3 INFRAESTRUCTURA COMO MOTOR DE CRECIMIENTO VS HERRAMIENTA DE PODER

2.3.1 El papel de la infraestructura

La infraestructura ha sido históricamente concebida como una palanca fundamental del desarrollo económico. Desde una visión estructuralista, se ha entendido que mejorar la conectividad física entre regiones puede permitir superar el aislamiento geográfico, reducir los costos logísticos y facilitar la integración de los mercados nacionales y regionales. Sin embargo, en las últimas décadas ha crecido la conciencia de que la infraestructura también puede funcionar como herramienta de poder, consolidando ciertas jerarquías territoriales y reforzando lógicas de dominación geoeconómica.

[13] Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

El Banco Mundial (2009) ha sostenido que “la infraestructura bien planificada reduce la desigualdad y potencia la competitividad”, pero esto solo se cumple cuando los proyectos responden a necesidades locales reales y no exclusivamente a estrategias diseñadas desde el exterior o desde centros de poder económico. En muchos casos, grandes proyectos viales, ferroviarios o energéticos han priorizado el transporte de mercancías hacia puertos de exportación, sin integrar de manera efectiva a las poblaciones locales ni fomentar encadenamientos productivos internos.

En América del Sur, este dilema se expresa claramente en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), hoy integrada al COSIPLAN-UNASUR. Si bien estos proyectos nacieron con un discurso integracionista y de superación del subdesarrollo, en la práctica muchas de sus obras han privilegiado el modelo de enclave exportador y han reproducido dinámicas centro-periferia dentro de los países.

2.3.2 Enfoque estructuralista: desarrollo desigual y necesidad de conexión territorial

Desde la perspectiva estructuralista del desarrollo, ampliamente representada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el subdesarrollo no es una etapa previa al desarrollo, sino una condición estructural asociada a la posición subordinada que ocupan ciertas economías en el sistema internacional. Esta escuela sostiene que las desigualdades regionales y territoriales dentro de los países responden a patrones históricos de especialización, dependencia comercial y concentración del capital.

La promoción de la integración ficica ha sido un punto fundamental para América del sur, donde ideas de autores como Celso Furtado (2000), y Mercedes Botto (2015) subrayan que una de las claves para superar esta situación era promover la integración física y productiva de los territorios nacionales. Se estima que, mejorar la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones no solo permitiría ampliar los mercados internos, sino también diversificar las economías regionales, reducir las disparidades espaciales y generar procesos de industrialización interna.

En ese sentido, la conexión territorial aparece como una herramienta estratégica para el desarrollo.

> […] el desarrollo regional, resultado de la interacción de los cuatro objetivos precedentes. Desarrollo regional que se planteaba como un proceso de doble dimensión escalar:

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

> nacional o interregional con un trasfondo conceptual sistémico, y regional, referido a cada una de las regiones, por cierto tomando en cuenta la imposibilidad de un crecimiento relativo igualitario. (Boisier, 2006 Pág 155).

Para lograr el desarrollo regional, no solo dependía de un factor, si no que es el resultado de la combinación de otros objetivos y divididos en dos escalas; la escala nacional, pensada desde una visión más amplia y sistemática, y la escala interregional, donde se encarga el desarrollo dentro de cada región especifica del país.

El enfoque estructuralista también insiste en que la integración física debe estar acompañada por políticas activas de desarrollo regional: estímulo a la inversión local, educación técnica, apoyo a las PYMES[14], incentivos fiscales, etc. Sin estos elementos, la infraestructura corre el riesgo de simplemente facilitar el traslado de riqueza desde zonas periféricas hacia los centros de acumulación, sin transformar las estructuras de poder existentes.

2.3.2 La IIRSA y el COSIPLAN como Estrategias de Integración Física

La IIRSA fue concebida como una respuesta regional a la necesidad de articular física y económicamente un continente históricamente fragmentado. Su objetivo central era promover el desarrollo de una red de infraestructura que facilitará la conectividad entre países sudamericanos y, con ello, estimular el comercio, la movilidad y la integración regional.

La IIRSA impulsó el concepto de ejes de integración y desarrollo, que consisten en corredores geoestratégicos diseñados para conectar regiones complementarias en términos productivos y logísticos. Estos ejes combinan inversiones en transporte, energía y telecomunicaciones con el propósito de consolidar una plataforma territo.

2.1.1.1 Marco Institucional de la IIRSA

La creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), en el año 2000, puede comprenderse a partir de un marco teórico que destaca la centralidad del Poder Ejecutivo en la conducción de la política exterior en

[14] Pequeñas y medianas empresas.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

América del Sur, especialmente a través de mecanismos como la diplomacia presidencial. Esta perspectiva permite interpretar que las principales iniciativas regionales no surgieron de procesos institucionalizados o multilaterales clásicos, sino de decisiones impulsadas directamente por los presidentes, muchas veces al margen de las instancias diplomáticas tradicionales.

En América del Sur, la concentración del poder en el Ejecutivo responde a factores históricos que han condicionado la formación de los Estados en la región. En ese sentido, Van Klaveren (2013 como se cita en Carvalhos (2023) pág. 75) sostiene que la centralización de la capacidad decisoria en el Poder Ejecutivo ha caracterizado la dinámica política sudamericana, especialmente en lo referente a las decisiones de política exterior.

A pesar de que las constituciones de los países de la región estipulan que los acuerdos y tratados internacionales deben ser ratificados por el Poder Legislativo, el Ejecutivo conserva amplias prerrogativas para conducir las relaciones exteriores, negociar tratados y definir lineamientos estratégicos. Este fenómeno ha dado lugar a lo que la literatura denomina diplomacia presidencial o diplomacia de cúpula, entendida como una forma de ejercicio del poder internacional directamente por parte de los jefes de Estado. Según Danese (2017, p. 89), esta se caracteriza por “la frecuencia y abrangência com que se recorre à figura dos chefes de Estado e governo para fazer diplomacia” (como se cita en Carvalhos (2023) pág. 77).

La IIRSA surge, precisamente, en este contexto. Durante la Primera Reunión de Presidentes de América del Sur, celebrada en Brasilia en 2000, los jefes de Estado acordaron avanzar en una estrategia común de integración física regional. El impulso político provino de un grupo de presidentes que, en los inicios del siglo XXI, buscaron construir una alternativa al modelo de apertura comercial promovido en las décadas anteriores.

> Tal como destaca el documento base, [...] a partir da promoção de espaços de diálogo e da projeção da diplomacia presidencial desses governos a partir dos anos 2000, com a realização da primeira Reuniao de Chefes de Estados Sul-Americanos, tem-se a criação da IIRSA no mesmo ano, da CASA e da Alianca Bolivariana para os povos da Nossa America ALBA, em 2004,e,posteriormente, da Unasul em 2008 (CARVALHO,BÁRBARA, 2023 pg. 79).

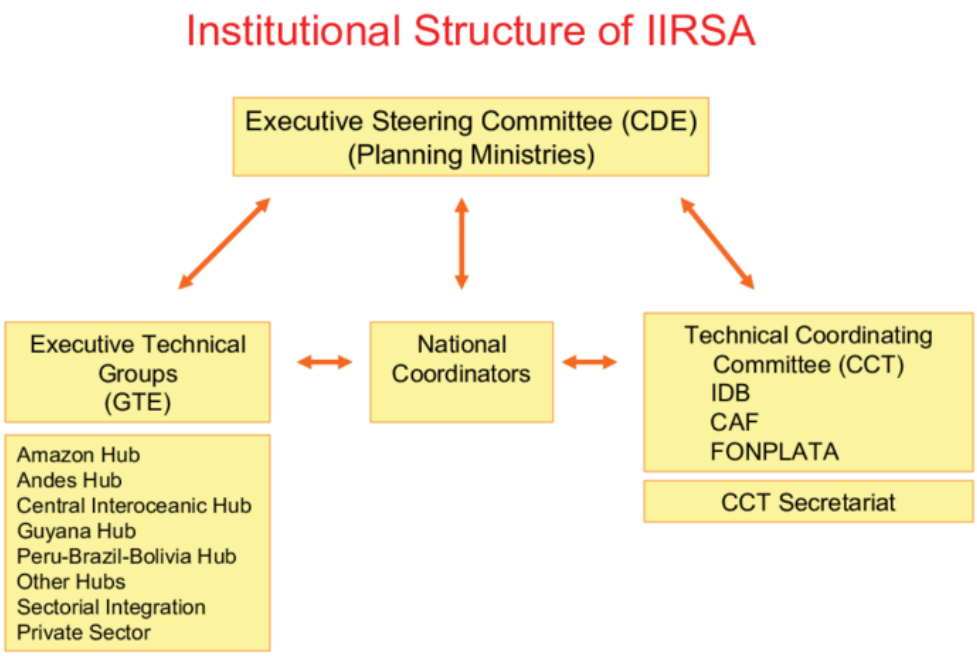
Este proyecto fue concebido como una estrategia de articulación regional en los sectores de transporte, energía y telecomunicaciones, con fuerte respaldo técnico y financiero por parte de organismos como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA[15]). Sin embargo, su orientación política y su carácter estratégico fueron definidos por los propios presidentes.

En este sentido, Aravena y García (1999, p. 353) señalan que la diplomacia presidencial en América Latina se apoyó en la creación de "mini chancelarías nas presidências das repúblicas", estructuras que dotaron al Ejecutivo de capacidad técnica y autonomía para impulsar políticas internacionales, incluso sin la intermediación de las cancillerías (como se cita en Carvalhos (2023) pág. 78).

Figura 1: Estructura Institucional de la IIRSA



Fuente: RSA y BICECA (2007)

Estructura de la IIRSA. El Comité Directivo Ejecutivo de IIRSA está integrado por representantes de cada gobierno sudamericano. Los proyectos son administrados por tres organismos multilaterales de crédito: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo del Río de la Plata (FONPLATA).

Así, la IIRSA puede ser interpretada no sólo como un programa de infraestructura, sino como el resultado de una forma específica de gobernanza regional,

[15] Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

fuertemente condicionada por las decisiones del Poder Ejecutivo y por las prioridades políticas e ideológicas de los presidentes en funciones. Aunque este modelo permitió agilidad en la toma de decisiones e impulso político, también generó limitaciones institucionales y desafíos para la sostenibilidad a largo plazo.

REFERENCIA, Regionalismo e integração da infraestrutura na América do Sul: uma análise diante da crise regional (2014-2022).

2.1.1.2 Ejes de Integración

A partir del año 2000, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) estructuró una nueva visión geoeconómica del espacio sudamericano, orientada a mejorar la conectividad regional mediante la implementación de Ejes de Integración y Desarrollo (EID[16]). Estos ejes representan franjas multinacionales que concentran flujos comerciales actuales y potenciales, buscando optimizar la calidad de los servicios de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones, con el objetivo de dinamizar las actividades productivas específicas de cada región (IIRSA, 2004).

Metodología y criterios para la definición de los Ejes

La delimitación de los EID fue resultado de dos procesos complementarios:

i. Un análisis técnico del territorio con base en criterios objetivos
ii. Un proceso de validación política y social mediante talleres, consultas y trabajos de campo en los países involucrados (CCT/IIRSA, 2005).

Entre los principales criterio Estructura de la IIRSA. El Comité Directivo Ejecutivo de IIRSA está integrado por representantes de cada gobierno sudamericano. Los proyectos son administrados por tres organismos multilaterales de crédito: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo del Río de la Plata (FONPLATA)s técnicos utilizados se encuentran (CCT/IIRSA, 2004):

- Cobertura geográfica de países y regiones: se priorizaron áreas que garantizaran la participación de los doce países sudamericanos, así como la inclusión de regiones

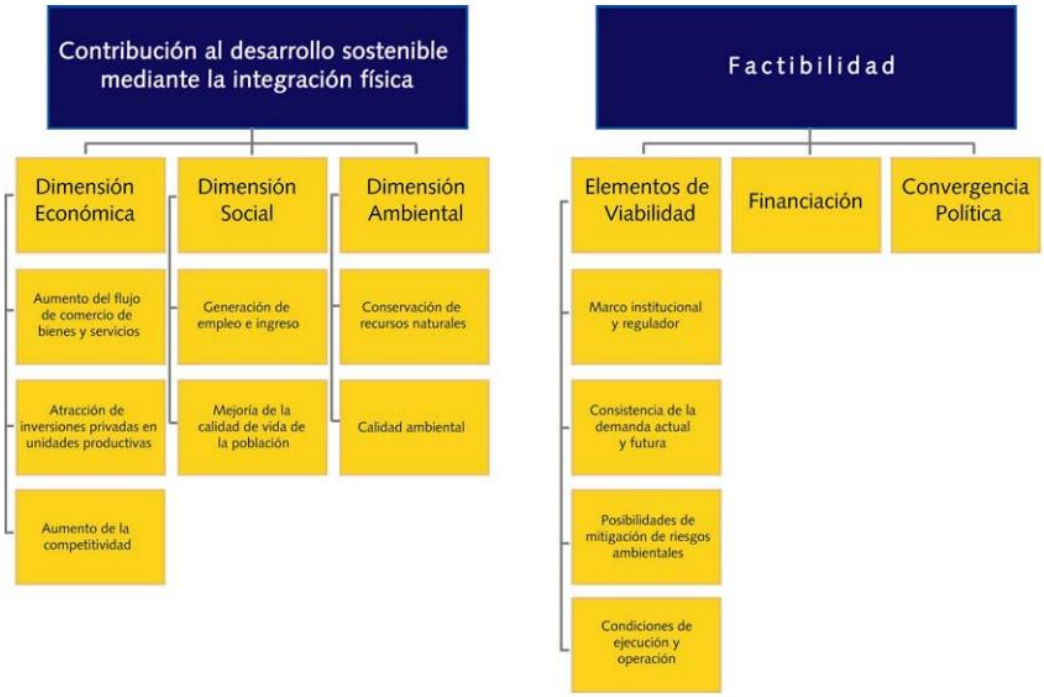
[16] Ejes de Integración y Desarrollo.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

densamente pobladas o económicamente dinámicas (IIRSA, 2004; CCT/IIRSA, 2005).

- Flujos existentes: se consideraron los territorios por donde circulan los principales flujos comerciales históricos del continente (IIRSA, 2004; CCT/IIRSA, 2005).
- Flujos potenciales: se incorporaron zonas con recursos naturales subexplotados, capacidad exportadora o interés por parte de los Estados y del sector privado (IIRSA, 2004; CCT/IIRSA, 2005).
- Sostenibilidad ambiental y social: se prestó atención a las áreas protegidas, territorios indígenas y zonas ambientalmente frágiles, buscando prevenir impactos negativos y promover criterios de equidad territorial (IIRSA, 2004; CCT/IIRSA, 2005).

Figura 2: Criterios técnicos para definir los Eje de Infraestructuras



Fuente: IIRSA (2004)

Clasificación y distribución de los Ejes

Inicialmente se establecieron dos grupos principales de Ejes de Integración y Desarrollo:

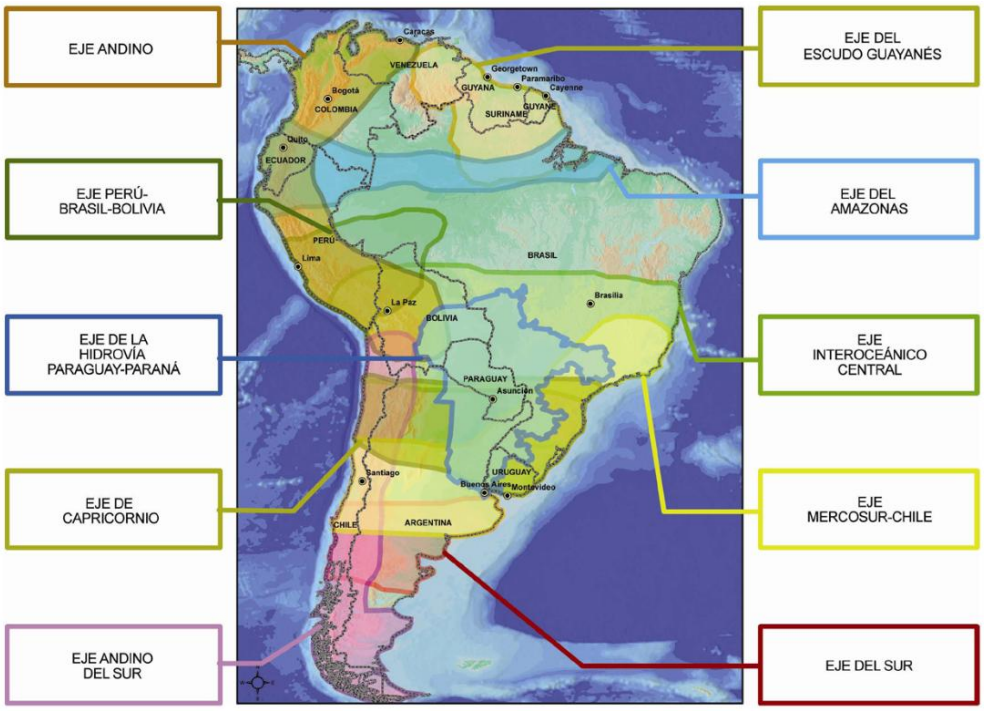
Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

iii. Ejes consolidados, con dinámicas de integración avanzadas y referentes institucionales previos, como el Eje MERCOSUR–Chile y el Eje Andino.

iv. Ejes emergentes, con fuerte potencial de integración en función de sus recursos, ubicación estratégica y oportunidades de articulación productiva. Estos son:

- Eje del Escudo Guayanés (Venezuela, Brasil, Guyana y Surinam)
- Eje del Amazonas (Colombia, Ecuador, Perú y Brasil)
- Eje Perú–Brasil–Bolivia
- Eje de Interconexión Central (Perú, Chile, Bolivia, Paraguay y Brasil)
- Eje de Capricornio (Chile, Bolivia, Argentina, Paraguay y Brasil)
- Eje del Sur (Chile y Argentina)
- Eje de la Hidrovía Paraguay–Paraná
- Eje Andino del Sur

Figura 3: Mapa de Influencias del EID en América del Sur



Fuente: ECYT – AR (2010)

Estos ejes permiten canalizar inversiones y priorizar proyectos de infraestructura regional de manera articulada, según las necesidades y vocaciones de cada territorio.

Función estratégica de los Ejes en la integración sudamericana

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

El enfoque promovido por la IIRSA busca superar las limitaciones de la planificación fragmentada y avanzar hacia una lógica de corredores logísticos integrados, que combinen eficiencia económica con equidad territorial (IIRSA-CCT 2005/2010). Los EID permiten así orientar las inversiones en función de la demanda real, optimizar la sinergia entre proyectos y garantizar que las intervenciones infraestructurales respondan a objetivos de desarrollo regional sustentable.

Más allá de facilitar la circulación de bienes y personas, se trata de establecer verdaderos corredores de desarrollo económico y social. La calidad mínima de los servicios de infraestructura en cada eje transporte, energía, telecomunicaciones se convierte en condición esencial para el acceso equitativo a oportunidades productivas.

Los Ejes de Integración y Desarrollo permiten enmarcar los proyectos dentro de una planificación estratégica regional, facilitando la programación, ejecución y coordinación de inversiones públicas y privadas. Cada eje busca optimizar la eficiencia logística, conectar nodos productivos y reducir las desigualdades territoriales.

Al establecer corredores con estándares mínimos de infraestructura y servicios, los EID se proponen:

i. Promover economías de escala en cadenas productivas regionales.
ii. Ordenar el territorio de forma armónica y sustentable.
iii. Integrar regiones actualmente aisladas o subutilizadas.
iv. Generar condiciones para el desarrollo económico y social inclusivo

En este sentido, los EID constituyen uno de los instrumentos fundamentales de la IIRSA, ya que permiten vincular las decisiones de inversión con una visión estratégica del desarrollo continental. Su aporte no se limita a la integración física; también incide directamente en la construcción de un espacio regional más articulado, funcional y equilibrado.

2.1.1.3 La Incorporación de la IIRSA al COSIPLAN

La incorporación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) debe ser comprendida como parte de una fase de maduración del regionalismo sudamericano iniciada en el año 2000. Esta fase encuentra uno de sus hitos en la Reunión de Cusco (2004), donde se propuso la creación de la Comunidad Sudamericana de Naciones

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

(CNS[17]), antecedente inmediato de UNASUR, la cual se formalizó en 2008 mediante un tratado constitutivo suscrito por los doce países de la región. En 2010, la IIRSA fue incorporada al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), dentro de la estructura de la UNASUR.

Según el artículo 2 del Tratado Constitutivo, el objetivo de UNASUR es construir, de manera participativa y consensuada, un espacio de integración cultural, social, económico y político entre sus pueblos, con énfasis en la infraestructura, el medio ambiente, la inclusión social y la reducción de las desigualdades (UNASUL, 2008).

En este contexto, la UNASUR organizó su estructura institucional a través de diversos consejos sectoriales, entre ellos el COSIPLAN, creado el 28 de enero de 2009 durante la III Reunión de Jefes de Estado y de Gobierno en Quito. El COSIPLAN asumió el papel de órgano rector de la infraestructura regional, y en él se integró formalmente la IIRSA, iniciativa que hasta entonces había sido coordinada principalmente por el BID, CAF y FONPLATA[18], con escasa participación política directa de los gobiernos nacionales (UNASUL, 2009).

La decisión de incorporar la IIRSA al COSIPLAN respondió, entre otros factores, a la presión de diversos países que demandaban una mayor coordinación política regional sobre los proyectos de infraestructura, así como mecanismos más transparentes de financiamiento y planificación. Ya en la II Reunión de jefes de Estado de la CNS, realizada en Cochabamba en 2006, los gobiernos solicitaron la articulación de un grupo de trabajo específico sobre infraestructura que vincula directamente a los representantes estatales que ya participaban del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE[19]) de la IIRSA.

El estatuto aprobado en Quito estableció como objetivos del COSIPLAN: dar continuidad a los logros técnicos de la IIRSA; promover la cooperación entre los Estados miembros; armonizar los marcos normativos nacionales vinculados al desarrollo de infraestructura; e identificar proyectos prioritarios para la integración regional. Además, estableció que el CDE se convertiría en su instancia ejecutiva, con una presidencia rotativa compartida con la presidencia pro tempore de UNASUR, y que los acuerdos serían adoptados por consenso (COSIPLAN/IIRSA, 2009).

Uno de los avances más relevantes de esta nueva etapa fue la formulación de dos instrumentos estratégicos:

[17] Comunidad Sudamericana de Naciones.
[18] Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata.
[19] Comité de Dirección Ejecutiva.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

i. La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API[20])
ii. Plan de Acción Estratégico 2012–2022 (PAE[21]), los cuales fueron aprobados en la II Reunión de Ministros del COSIPLAN, celebrada en Brasil en noviembre de 2011.

Ambos documentos marcaron la transición formal de la IIRSA hacia un esquema institucional con personalidad jurídica regional, aunque sin una estructura de decisión supranacional con capacidad ejecutiva.

La reconfiguración institucional de la IIRSA dentro del COSIPLAN buscó superar su aislamiento técnico, vincularla a un marco político de integración más amplio, y responder a las críticas sobre su falta de control democrático. No obstante, como señalan diversos análisis, la capacidad deliberativa del COSIPLAN ha sido limitada, y todavía no se ha consolidado un organismo que garantice los resultados estructurales demandados por los Estados desde mediados de la década del 2000 (UNASUL, 2009).

Según la Cepal, el COSIPLAN considerada una de las principales fortalezas de la IIRSA y de la cual se encargó de ampliar la visión original al incluir una planificación más coordinada y de largo plazo, así como criterios de sostenibilidad ambiental y social, al menos de forma declarativa. Esto ha incluido que el proceso de avance en forma independiente de las complicaciones políticas o económica que ha enfrentado la región en la ultima década. (NU. CEPAL, 2014 Pag. 83).

Asimismo, existe una tensión no resuelta entre la visión técnica y la dimensión política. Mientras que el enfoque tecnocrático prioriza la eficiencia y la rentabilidad, el enfoque político de integración regional debería considerar equidad, sostenibilidad y soberanía. En este contexto, la IIRSA y el COSIPLAN representan tanto una oportunidad como una advertencia: si no se articulan con un modelo de desarrollo inclusivo, pueden reproducir patrones de dependencia y exclusión. Los bienes públicos regionales, como infraestructura, energía y conectividad, son hoy requisitos para crecer con igualdad (NU. CEPAL, 2014).

2.3.3 Infraestructura para el comercio vs infraestructura para el control territorial

En el marco de los discursos oficiales sobre integración regional, los proyectos de infraestructura son comúnmente presentados como motores del comercio y el desarrollo. Esta visión sostiene que una mayor conectividad contribuye a disminuir los

[20] Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.
[21] Plan de Acción Estratégico 2012–2022.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

costos logísticos, mejorar la competitividad de las economías nacionales y fomentar la articulación productiva entre los países.

La infraestructura para el comercio se orienta principalmente a conectar centros de producción con mercados internacionales, priorizando corredores que articulen puertos, zonas francas, agroindustrias y enclaves minero-energéticos. En este modelo, el territorio es concebido como soporte funcional del intercambio económico, y no como un espacio de vida y derechos. Como señala Svampa (2019), este enfoque está alineado con el modelo de desarrollo extractivista-exportador dominante en la región.

Por otro lado, la infraestructura como herramienta de control territorial responde a una lógica más geopolítica. Esta se manifiesta, por ejemplo, en la planificación de corredores que conectan áreas fronterizas remotas, históricamente desarticuladas, con centros de poder económico y político. Tales proyectos no solo buscan impulsar el desarrollo económico, sino también reafirmar la soberanía estatal, prevenir conflictos y asegurar la presencia del Estado en regiones periféricas.

Desde esta perspectiva, muchos megaproyectos promueven una doble función: habilitan el comercio exterior y, al mismo tiempo, consolidan el control sobre territorios estratégicos en términos energéticos, hídricos o de biodiversidad. La construcción de infraestructura puede convertirse así en una forma de "disciplinamiento territorial", imponiendo nuevas jerarquías de movilidad, acceso y valorización del espacio (Svampa, 2019).

En este contexto, el corredor bioceánico capricornio que atraviesa regiones aisladas y poco desarrolladas del Chaco paraguayo ejemplifica esta ambivalencia. Si bien puede facilitar el comercio regional e internacional, también puede derivar en una ocupación territorial guiada por intereses externos, sin garantizar necesariamente un desarrollo equitativo y sustentable para las poblaciones locales.

2.3.4 Impactos territoriales diferenciales: conexión, exclusión o extracción

Los proyectos de infraestructura en América del Sur, impulsados principalmente desde esquemas como la IIRSA y COSIPLAN, generan impactos heterogéneos sobre el territorio y las poblaciones. Aunque se presentan como iniciativas de "conexión" que buscan integrar regiones aisladas y dinamizar economías locales, en la práctica pueden profundizar desigualdades existentes, consolidar modelos extractivos o

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

incluso provocar procesos de exclusión territorial.

El primer impacto es el de conexión funcional, que ocurre cuando ciertos territorios se integran a redes logísticas internacionales como nodos estratégicos por su ubicación geográfica o recursos. Estas zonas suelen experimentar inversión en infraestructura vial, energética y de comunicación, así como en polos logísticos.

Por otro lado, existen territorios que, en lugar de conectarse, son excluidos. Son áreas que, por no ofrecer ventajas comparativas o por ubicarse fuera del trazado principal de los corredores, quedan marginadas de los beneficios del proyecto. Esto puede consolidar su aislamiento o configurarlas como zonas de sacrificio ambiental y social. En palabras de Svampa (2019), la lógica de estos corredores genera una geografía de ganadores y perdedores: centros de acumulación versus periferias de exclusión.

Finalmente, hay territorios que, si bien se integran a los corredores, lo hacen en función de una lógica extractiva o de extracción. Es decir, se convierten en zonas de tránsito para commodities (soja, minerales, energía), con escasa o nula capacidad para retener valor agregado. En estos casos, la infraestructura actúa como un canal para la salida de recursos naturales sin transformar las condiciones estructurales del subdesarrollo local. Según Gudynas (2018), este tipo de integración conecta los territorios al mercado global, pero no necesariamente al desarrollo nacional o regional (Gudynas p. 19).

Se considera que el trazado de infraestructura no es solo una cuestión técnica, sino profundamente política: modela el territorio según prioridades que muchas veces responden a agendas externas, sin una planificación participativa ni una distribución equitativa de sus beneficios. De ahí la necesidad de incorporar enfoques territoriales críticos y de evaluar los impactos más allá del crecimiento económico.

2.4 TEORÍA SOBRE LA DESIGUALDAD TERRITORIAL

2.4.1 Teoría de los polos de desarrollo

La desigualdad territorial es una manifestación del desarrollo desigual del capitalismo, donde ciertas regiones se convierten en nodos privilegiados de acumulación mientras otras son marginadas o explotadas. En América del Sur, esta desigualdad se ha profundizado por las decisiones sobre infraestructura y conectividad, muchas veces orientadas a intereses extractivistas y logísticos más que al bienestar equitativo de las poblaciones.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

El enfoque teórico sobre la desigualdad territorial parte del reconocimiento de que el desarrollo no se distribuye de forma homogénea. Algunos territorios son estructuralmente favorecidos por políticas públicas, inversiones y conectividad, mientras otros son relegados a funciones subordinadas dentro de una lógica de acumulación que prioriza la exportación de materias primas y la rentabilidad del capital transnacional. La integración física regional, cuando se hace sin considerar esta lógica de desigualdad, puede contribuir a reforzarla. Los megaproyectos de infraestructura tienden a priorizar rutas, corredores y polos logísticos que ya están insertos en cadenas globales de valor, lo que produce una conectividad selectiva que favorece ciertos territorios en detrimento de otros. Esto se traduce en fragmentación territorial, desigualdad de acceso a servicios y asimetrías en los beneficios del desarrollo.

En este sentido, es necesario problematizar si los proyectos de infraestructura impulsan un modelo de integración territorial inclusivo, o si más bien consolidan un patrón selectivo, funcional al comercio internacional y a intereses geopolíticos externos. En lugar de estimular el desarrollo armónico, consolidan desigualdades territoriales preexistentes. En los proyectos de infraestructuras, como el Corredor Bioceánico, esta dinámica puede observarse cuando se privilegian ciudades o ejes logísticos, mientras las zonas rurales o fronterizas quedan subordinadas a funciones de tránsito o extracción, sin integración efectiva a los circuitos económicos.

2.4. 2 social y ambiental frente a infraestructuras impuestas

Uno de los aspectos más sensibles en el análisis de megaproyectos de infraestructura como vectores de integración es la vulnerabilidad que generan sobre territorios y comunidades locales. A menudo planificados desde una lógica tecnocrática, centralizada y orientada a intereses macroeconómicos o geopolíticos, estos proyectos tienden a ignorar las realidades sociales y ambientales del entorno donde se implementan, lo que produce escenarios de riesgo, exclusión y conflictos territoriales.

En el caso del Corredor Bioceánico Capricornio, existen evidencias de que muchas comunidades rurales e indígenas enfrentan incertidumbre respecto al futuro de sus tierras, recursos y modos de vida. Las obras de infraestructura pueden implicar desplazamientos, pérdida de acceso al agua o a territorios de uso ancestral, alteración del ecosistema local y, en algunos casos, incremento de la violencia o conflictos por el uso del

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

suelo. Además, el diseño lineal de estos proyectos frecuentemente excluye a comunidades no alineadas directamente con el trazado, profundizando desigualdades ya existentes.

Desde el punto de vista ambiental, la construcción de grandes vías logísticas atraviesa ecosistemas frágiles como el Gran Chaco paraguayo que presentan una biodiversidad de alto valor. La fragmentación de hábitats, el aumento del tráfico vehicular pesado, la expansión de monocultivos y la presión sobre acuíferos y suelos son efectos recurrentes. Gudynas (2018) sostiene que “la articulación entre ilegalidades y alegalidades contribuyen en una reducción de la cobertura de los derechos de las personas y de la naturaleza” (Gudynas, 2018, p. 65).

Por otro lado, el carácter impuesto de estos proyectos también se refleja en la forma en que las decisiones son tomadas: muchas veces sin procesos adecuados de consulta previa, libre e informada, en contravención con el Convenio 169 de la OIT[22]. Esto debilita la capacidad de las comunidades para negociar condiciones justas o rechazar propuestas que comprometan su integridad territorial, ambiental y cultural.

En síntesis, la infraestructura, cuando no se diseña con enfoque territorial, ambiental y participativo, deja a su paso una estela de vulnerabilidad social y ecológica. La promesa de integración puede, en estos casos, ocultar una realidad de desposesión, fragmentación y subordinación de territorios y sujetos al servicio de una lógica global de acumulación.

2.4.3 ¿Integración para el desarrollo o para la dependencia?

El interrogante sobre si los procesos de integración regional, y en particular los grandes proyectos de infraestructura, favorecen el desarrollo autónomo o reproducen estructuras de dependencia es uno de los ejes más polémicos y relevantes del debate sobre América del Sur. Esta tensión atraviesa tanto las formulaciones teóricas como las experiencias empíricas, y permite cuestionar el tipo de desarrollo que se busca, quiénes se benefician y cuáles son los modelos de acumulación en juego.

Desde una perspectiva crítica, autores como KAY, C. (1978) argumentaron que la dependencia no es simplemente un estado de atraso, sino una forma estructural del capitalismo periférico, en la que el desarrollo de unos implica la subordinación de otros. En este sentido, la integración física puede ser funcional a un proceso de "inserción subordinada", si lo que se busca es simplemente adecuar la infraestructura regional a las

[22] Organización Internacional del Trabajo.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

demandas de los mercados globales, sin alterar las lógicas extractivas y sin diversificar las economías locales.

Los proyectos como el Corredor Bioceánico Capricornio, al priorizar la exportación de materias primas por rutas más cortas hacia Asia-Pacífico, pueden consolidar una lógica de reprimarización económica, sin valor agregado, con empleos precarios y alta vulnerabilidad ante los ciclos del comercio internacional. Como señala Svampa (2019), estas estrategias "modernizadoras" tienden a reforzar el patrón de especialización basado en la extracción de recursos naturales, lo que socava la posibilidad de un desarrollo soberano y sostenible.

Por otro lado, desde una visión optimista del regionalismo posliberal, se sostiene que estos procesos pueden constituirse en una herramienta de desarrollo si están articulados a políticas públicas activas, redistributivas y orientadas a la integración productiva. La infraestructura, en este enfoque, no es solo un medio para transportar mercancías, sino un componente estratégico del Estado para integrar regiones, reducir desigualdades y estimular industrias nacionales.

La clave entonces no reside únicamente en construir caminos, puentes o corredores logísticos, sino en definir para qué y para quién se construyen. Si están pensados exclusivamente desde una lógica extractivista y geoeconómica global, es probable que profundicen la dependencia. Si, en cambio, se articulan con estrategias de desarrollo territorial, participación ciudadana, fortalecimiento estatal y cooperación regional autónoma, pueden contribuir a un desarrollo más equilibrado y justo.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

3 EL CORREDOR BIOCEÁNICO COMO INICIATIVA ESTRATÉGICA DE INTEGRACIÓN REGIONAL

3.1 ORÍGENES Y PROGRESO DEL CORREDOR BIOCEÁNICO

3.1.1 De la idea a la ruta concreta: procesos de negociación y redefinición del trazado

El Corredor Bioceánico Capricornio comenzó a tomar forma a partir de las discusiones impulsadas por la iniciativa IIRSA en los años 2000, se mantuvo como una como una concreción práctica del modelo integracionista, diseñado para mejorar logística y habilitar rutas bioceánicas desde principios de los 2000 (Bouzas, 2003; Grugel & Riggirozzi, 2012). Y con el tiempo, este enfoque permitió consolidar un itinerario más definido y orientado a fortalecer la conectividad entre los países del Cono Sur. El corredor, en ese momento, se planteaba como una variedad de ejes posibles que conectasen el Atlántico y el Pacífico (Bouzas, 2003).

Entre el 2015 y 2019 fue consolidado finalmente el trazado actualmente reconocido como “Eje Capricornio” este corredor bioceánico proponía unir el atlántico con el pacífico, mediante un recorrido que atravesaba zonas claves que partia desde el puerto de Santos (Brasil), cruza el centro–oeste brasileño, el Chaco paraguayo y el norte argentino, y llega hasta los puertos de Antofagasta e Iquique en Chile (MERCOSUR, 2019; Lima, 2020). Esta configuración respondía a los criterios de eficiencia logísticas y su proyección comercial hacia Asia, la decisión del corredor bioceánico que conectasen ambos océanos, se fundamentó rápidamente en criterios de viabilidad logística, competitividad económica y el mercado asiático (Lima, 2020).

Un aspecto clave fue la exclusión progresiva de Bolivia, miembro inicial de la propuesta. Aunque Bolivia ofrecía una ruta alternativa hacia el Pacífico, su infraestructura limitada y dificultades políticas internas llevaron a priorizar la ruta vía Paraguay. Así, el trazado quedó configurado alrededor de los intereses y capacidades comparativas de los países involucrados.

Durante este periodo también se involucraron entidades como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la CAF, que promovieron estudios técnicos e instancias de coordinación, y el Corredor fue formalizado mediante la Declaración de Asunción (2015) y el establecimiento de un Grupo Cuatripartito (Brasil, paraguay, argentina y Chile) (MERCOSUR, 2019).

Declaración de Asunción; En el contexto de la XLIX Reunión del Consejo

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

del Mercado Común del Mercosur (2015), los presidentes de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay suscribieron la Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos, reafirmando su compromiso con la integración regional sudamericana. La declaración destaca la necesidad de mejorar la infraestructura física, facilitar el tránsito transfronterizo y optimizar los procedimientos aduaneros como medios para fortalecer la eficiencia logística y la competitividad económica regional.

Se subraya el papel estratégico de los Corredores Bioceánicos, en particular el eje que conecta la costa atlántica de Brasil con los puertos del norte chileno, atravesando Paraguay y Argentina. Esta conexión interoceánica se considera clave para fomentar el desarrollo conjunto y acceder de manera más eficiente a los mercados de Asia-Pacífico y Europa.

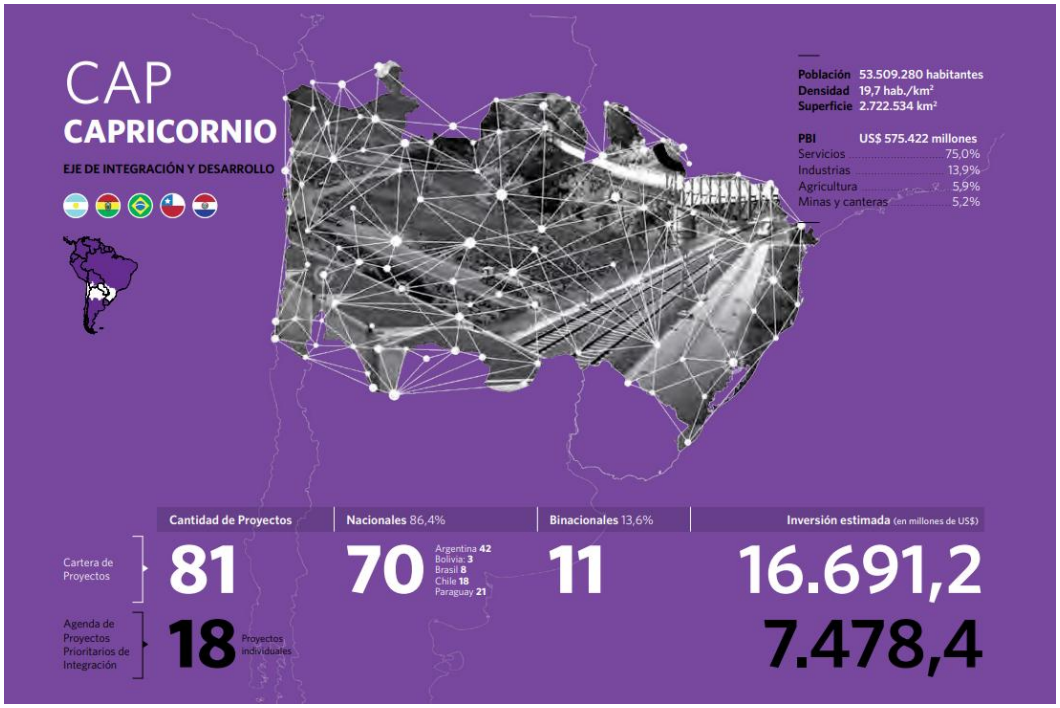
Los mandatarios acordaron crear un Grupo de Trabajo interinstitucional con el objetivo de avanzar en estudios técnicos, facilitar los procedimientos fronterizos, unificar sistemas informáticos y evaluar la infraestructura de transporte con participación del sector privado. Este grupo deberá definir su metodología de trabajo en el primer semestre de 2016 y presentar un informe preliminar en un seminario internacional a celebrarse en Chile.

En este marco, la firma de la Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos en 2015 representó un hito en el compromiso de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay por avanzar en la construcción de un corredor estratégico que articule el Atlántico y el Pacífico. Como señala Lanfranconi (2024), esta declaración instruyó a los Ministerios de Relaciones Exteriores de los países involucrados en la RILA[23] (Ruta de Integración Latinoamericana) a conformar un Grupo de Trabajo interinstitucional orientado a realizar estudios técnicos y formular recomendaciones para la implementación efectiva del corredor.

Figura 4: Mapa sonbre el Plan de desarrollo del Corredor Bioceánico Capricornio

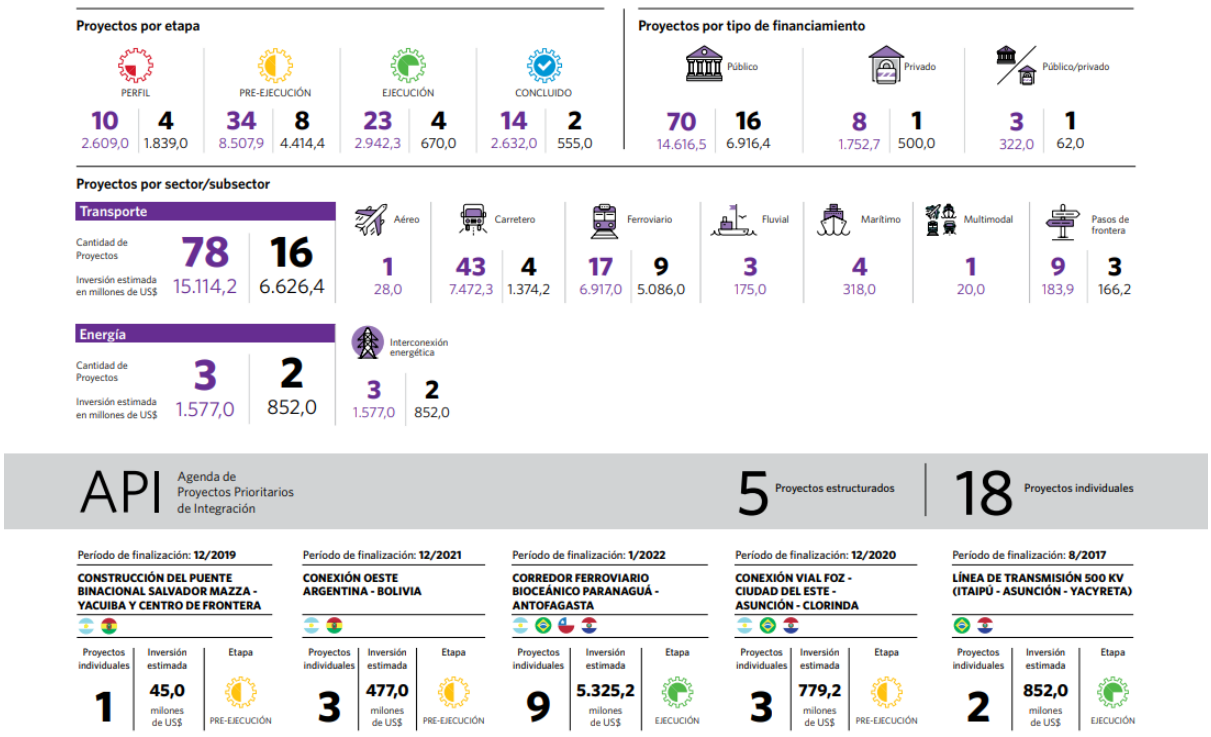
[23] Ruta de Integración Latinoamericana.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16



Fuente: Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (2016)

Figura 5: Estructura de Desarrollo del API



Fuente: Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (2016)

3.1.2 Rol inicial de Bolivia y razones de su exclusión progresiva

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

Bolivia desempeñó un papel relevante en las primeras propuestas del Corredor Bioceánico, dada su posición estratégica como país de tránsito natural entre el centro del continente y el litoral del Pacífico. En el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), Bolivia aparecía como pieza clave en la conexión entre Brasil y los puertos chilenos o peruanos (Rojas Aravena, 1999). Su geografía ofrecía un trazado potencialmente más directo, y la retórica integracionista de los primeros años 2000 sostenía la necesidad de incluir a todos los países andinos en los corredores regionales como en los principios de la IIRSA.

No obstante, en la práctica, el trazado por territorio boliviano fue perdiendo prioridad. Las razones fueron múltiples. Primero, la infraestructura vial y ferroviaria del país presentaba limitaciones significativas en cuanto a conectividad y mantenimiento, lo que aumentaba los costos logísticos y los tiempos de tránsito. Segundo, el clima político boliviano, especialmente bajo el gobierno de Evo Morales, generó tensiones diplomáticas con Chile en torno al acceso al mar, lo que dificulta acuerdos trilaterales fluidos

En vistas a las circunstancias de Bolivia los actores económicos de Paraguay, Brasil y Argentina impulsaron fuertemente una alternativa de ruta que atravesará el Chaco paraguayo, percibido como un “vacío logístico” con alto potencial para reconfigurar los ejes de integración territorial. En ese sentido, la exclusión de Bolivia no fue una simple omisión, sino una decisión geopolítica que respondió a intereses económicos regionales y a alianzas estratégicas entre los gobiernos involucrados (Grugel & Riggirozzi, 2012).

Por tanto, aunque Bolivia formó parte de las primeras etapas del diseño, su rol fue minimizado en la versión definitiva del Corredor Bioceánico Capricornio. Esta exclusión reflejó una combinación de debilidad estructural, conflictos diplomáticos y marginación dentro de los procesos de negociación regional.

Bolivia fue uno de los países que más tempranamente impulsó la idea de un corredor bioceánico que atravesara su territorio, conectando el Atlántico con el Pacífico. Sin embargo, el país quedó finalmente excluido del trazado priorizado, lo que generó tensiones diplomáticas con sus vecinos.

En las primeras discusiones sobre la conectividad bioceánica, Bolivia parecía como un actor clave debido a su ubicación estratégica. Sin embargo, la falta de acuerdos sobre los aspectos técnicos, costos y cronogramas, sumando con las diferencias políticas de los estados involucrados, se redujo de forma gradual su protagonismo. Esto llevo a que el diseño final del corredor bioceánico priorizara el paso por Paraguay en lugar de la consolidación de la ruta boliviana. La elección de los puertos de salida al Pacífico ha

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

sido uno de los principales focos de tensión entre los países involucrados. Mientras Paraguay y Brasil han impulsado acuerdos con Chile para utilizar puertos como Antofagasta o Iquique, Bolivia ha defendido históricamente su derecho al acceso soberano al mar, proponiendo rutas que atraviesen su territorio.

Estas disputas no son meramente logísticas: implican también reivindicaciones históricas (como la salida al mar de Bolivia), la competencia entre países por captar flujos de comercio y los intereses portuarios de empresas multinacionales. Como señalan Ellis (2022), el trazado de estos corredores redefine el mapa político de América del Sur, fortaleciendo ciertos territorios y relegando a otros.

3.1.3 Inclusión de Paraguay como eje central del corredor

La inclusión de Paraguay como eje central del Corredor Bioceánico no solo responde a una lógica geográfica, sino también a intereses geopolíticos y económicos que redefinen la posición histórica del país en los proyectos de integración regional. Tradicionalmente considerado un país periférico y sin litoral, Paraguay ha buscado durante décadas mecanismos para superar su aislamiento estructural y acceder a mercados globales. El Corredor Bioceánico Capricornio se presenta como una oportunidad estratégica para fortalecer el país como un nodo logístico clave entre el Atlántico y el Pacífico. Según Peña (2025):

“el Corredor Bioceánico Capricornio es una ambiciosa ruta de más de 4.000 kilómetros … que conecta los puertos del norte de Chile con Argentina, Paraguay y Brasil, impulsando la integración comercial y potenciando el desarrollo económico y social del Cono Sur”

La incorporación de Paraguay al tramo principal del corredor bioceánico respondió tanto a razones logísticas como políticas. La ruta PY-15 [24]ofrecía condiciones más favorables en términos de continuidad territorial, disponibilidad de financiamiento y menor nivel de tensiones fronterizas en comparación con otras alternativas; esto permitió reposicionar al Paraguay como un eje articulador dentro del proyecto bioceánico. El trazado propuesto que conecta los estados brasileños de Mato Grosso do Sul con los puertos del norte de Chile atraviesa el territorio paraguayo, principalmente por el Chaco, una región hasta hace poco marginada del desarrollo nacional. Esta decisión representa un giro

[24] Trazado del Corredor Bioceánico.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

significativo en la configuración territorial del país. La participación activa del gobierno paraguayo ha sido fundamental para consolidar su posición en el proyecto. A través de iniciativas diplomáticas y acuerdos bilaterales, especialmente con Brasil y Chile, Paraguay logró posicionarse como el articulador central de la ruta. La ruta bioceánica permitiría a Paraguay acceder al Pacífico mediante transporte terrestre, mejorando su inserción en el comercio transcontinental y reduciendo su vulnerabilidad logística.

La inclusión de Paraguay en el Corredor Bioceánico Capricornio se fundamenta en la idea de que el desarrollo de infraestructura es clave para reducir las desigualdades territoriales.

3.2 EL PAPEL DE CHINA Y LA INFLUENCIA ASIÁTICA

3.2.1 Interés asiático en el comercio transcontinental

Desde inicios del siglo XXI, el papel de China en América del Sur ha sido cada vez más protagónico, tanto en términos de comercio como de inversión en infraestructura. Para Ellis (2022), en dos décadas china ha aumentado grandemente su presencia y muchos de los estados de América latina se han unido también a la iniciativa de la franja y la ruto (Belt and Road), a su vez la presencia asiática en el Corredor Bioceánico Capricornio responde a una estrategia global de China destinada a asegurar el suministro de materias primas, expandir sus rutas comerciales y fortalecer su proyección geoeconómica en regiones estratégicas (Carvalho 2022; Ferchen 2011).

Las empresas chinas han adoptado una estrategia que va más allá de la simple adquisición de materias primas; buscando insertarse en toda cadena de valor, desde la explotación minera hasta el procesamiento, almacenamiento y logística. A pesar del volumen de capital invertido, la expansión china ha generado tensiones, sociales y ambientales.

En este contexto, el Corredor Bioceánico Capricornio adquiere una dimensión adicional, la posibilidad de conectar los centros productivos del Cono Sur con los mercados del Asia-Pacífico, acortando tiempos logísticos y ampliando rutas de exportación no dependientes del Atlántico o del Canal de Panamá.

El acelerado crecimiento económico chino ha impulsado una creciente demanda de productos agrícolas, minerales y energéticos, muchos de los cuales provienen de América del Sur. La soja paraguaya, el litio del norte argentino y el hierro brasileño son

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

ejemplos paradigmáticos de este patrón comercial. China considera las rutas bioceánicas como una estrategia para diversificar su logística, reducir costos de transporte y minimizar riesgos geopolíticos asociados al congestionamiento de rutas tradicionales o a conflictos en zonas marítimas sensibles. Como explica Ferchen (2011) La diversificación de corredores comerciales es esencial para China, pues busca evitar cuellos de botella en sus cadenas globales de suministro y asegurar el flujo continuo de materias primas y productos estratégicos.

3.2.2 Inversiones chinas en infraestructura logística en América del Sur

El capital chino ha estado detrás de múltiples proyectos de infraestructura en América del Sur: carreteras, puertos, ferrocarriles y centrales energéticas. En países como Argentina, Bolivia y Brasil, empresas chinas han financiado o construido obras claves para mejorar la conectividad regional. En el caso del Corredor Bioceánico Capricornio, aunque la inversión directa de China ha sido más limitada que en otros megaproyectos, el interés estratégico de Pekín se refleja en su respaldo a proyectos complementarios y en su disposición a financiar infraestructura vinculada a rutas que faciliten las exportaciones hacia el Pacífico. Como explica la CEPAL China aporta a la expansión de infraestructura en América Latina con financiamiento y participación, mostrando disposición a financiar proyectos clave en transporte y logística que fortalecen corredores bioceánicos.

Según Rafael González (2022), el papel geopolítico del Corredor Bioceánico no puede analizarse al margen de la competencia estratégica entre potencias globales, particularmente entre Estados Unidos y China. Paraguay, pieza central del proyecto, mantiene una relación diplomática singular al reconocer exclusivamente a Taiwán como representante legítimo de China, lo que limita sus exportaciones al gigante asiático. Sin embargo, los incentivos económicos de vincularse con Beijing son cada vez más evidentes, y podrían eventualmente inclinar a Asunción hacia un cambio de postura.

China ha logrado consolidar su presencia en América del Sur; Ejemplos visibles son los paneles solares en Jujuy (Argentina) y el control de recursos estratégicos como el litio, el cobre y el zinc. La firma del acuerdo de Argentina con la Iniciativa de la Franja y la Ruta en 2022, a cambio de 24 mil millones de dólares en infraestructura, evidencia esta creciente articulación.

No obstante, el ascenso del capital chino no debe explicarse únicamente

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

como un éxito de la planificación estatal, sino también como consecuencia de transformaciones estructurales en la economía mundial desde el ingreso de China a la OMC[25] en 2001. Frente a ello, la influencia de Estados Unidos en la región ha disminuido, y agravada por la desatención diplomática y la falta de una estrategia coherente desde Washington, lo que debilita su histórica proyección hemisférica.

El Corredor Bioceánico emerge como un proyecto con potencial transformador para América del Sur, no como reemplazo, pero sí como complemento del Canal de Panamá. Sin embargo, sus beneficios económicos conviven con posibles impactos negativos en el plano social, ambiental y geopolítico. La creciente presencia china y el repliegue estadounidense configuran un nuevo tablero estratégico, ante el cual los gobiernos sudamericanos deberán actuar con cautela. El futuro de la región dependerá, en gran medida, de su capacidad para equilibrar intereses externos sin comprometer su autonomía y desarrollo soberano.

3.3 ACTORES Y DISPUTAS EN TORNO AL TRAZADO DEL CORREDOR

3.3.1 Posicionamientos de Brasil, Chile, Paraguay, Argentina y Bolivia

El Corredor Bioceánico Capricornio no es solo una infraestructura física: es un espacio de negociación política, de competencia económica y de disputa geoestratégica entre diversos actores estatales y no estatales. El trazado definitivo del corredor no respondió exclusivamente a criterios técnicos, sino que fue el resultado de complejos procesos diplomáticos, intereses económicos contrapuestos y estrategias de poder regional.

Distintos países del Cono Sur Brasil, Paraguay, Argentina, Bolivia y Chile han impulsado visiones diferentes sobre la orientación del corredor, priorizando rutas que favorezcan sus territorios productivos o sus accesos portuarios. A su vez, organismos multilaterales de financiamiento, empresas constructoras, cámaras empresariales, gobiernos locales y actores extrarregionales han influido directamente sobre la materialización del proyecto.

Cada uno de los países involucrados ha defendido una variante del trazado que favorezca sus intereses logísticos y económicos.

[25] Organización Mundial del Comercio.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

3.3.1.1 Paraguay

Entre 2015 y 2025, Paraguay asumió un papel central en la consolidación del Corredor Bioceánico Capricornio, pasando de una condición histórica de mediterraneidad y considerada por muchos un país sin litoral, pasa a ocupar un rol relevante dentro de las articulaciones logísticas entre ambos océanos, el Atlántico y el Pacífico. Este proceso se ha caracterizado por una política de Estado sostenida a lo largo de tres gobiernos, con avances tanto en el plano diplomático como en el normativo e infraestructural.

Durante la presidencia de Horacio Cartes (2013–2018), se firmó la Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos (2015), en la que Paraguay propuso su inclusión como parte esencial del trazado del corredor. En este documento se estableció la creación de un grupo de trabajo entre Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, con el objetivo de avanzar en estudios técnicos y facilitar la integración física regional (CRIES, 2024).

Bajo el mandato de Mario Abdo Benítez (2018–2023), el país consolidó su papel como eje territorial del corredor mediante la implementación de obras clave, como la Ruta Bioceánica PY-15 y el puente internacional Carmelo Peralta–Puerto Murtinho, ambos considerados fundamentales para articular el eje este-oeste (MIC, 2024). Además, se promovieron espacios de integración subnacional, como el 1º Foro de Integración de Municipios de la Ruta Bioceánica (LANFRANCONI, 2024).

Con la llegada de Santiago Peña (2023), Paraguay ha reforzado su diplomacia económica para atraer inversión extranjera en infraestructura logística, digital y energética. En este periodo, se ha planteado la posibilidad de convertir el corredor en una ruta energética y digital, mediante la incorporación de un gasoducto trinacional y fibra óptica, promoviendo así un modelo de integración más complejo y multidimensional (CAVIALPA, 2024).

En el plano normativo, Paraguay adoptó la Ley N.º 5552/2016, que oficializa la Ruta PY-15 como ruta nacional prioritaria; así como resoluciones complementarias (Res. 1090/19) que definen su trazado. Asimismo, el país ha evaluado su adhesión al Convenio TIR[26], buscando facilitar el tránsito internacional de cargas mediante la reducción de

[26] Transporte Internacional por Carretera

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

trámites aduaneros (ADUANANEWS, 2024). Siendo un país sin litoral opto por por su incesante búsqueda de mecanismos que le brindaría una salida al mar.

3.3.3.2 Chile

Por su parte, ha buscado posicionar sus puertos del norte como la salida natural del corredor hacia Asia, compitiendo con opciones peruanas o incluso bolivianas. Su aporte ha sido clave para consolidar la dimensión portuaria del corredor, a través de la habilitación y mejora de los puertos de Antofagasta, Mejillones e Iquique, puntos finales del trazado desde Brasil, pasando por Paraguay y Argentina.

Durante el gobierno de Michelle Bachelet (2014–2018), Chile participó en la Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos (2015), comprometiéndose a trabajar junto a los demás países en estudios técnicos, facilitación fronteriza y cooperación logística (CRIES, 2024). A partir de entonces, Chile ha mantenido una postura de apoyo al corredor desde una perspectiva geoeconómica y comercial, con énfasis en el uso eficiente de su infraestructura portuaria del norte.

Bajo la administración de Sebastián Piñera (2018–2022), el país reafirmó su interés en fortalecer las relaciones comerciales con los países del MERCOSUR a través de esta conexión física. Se promovieron misiones técnicas a nivel ministerial y foros binacionales para la coordinación logística. También se impulsaron obras de mejoramiento vial en los pasos fronterizos de Sico, Jama y Hito Cajón, que conectan con Argentina y Bolivia, buscando integrarlos al flujo del corredor (CAVIALPA, 2024).

Con el gobierno de Gabriel Boric (2022–), Chile ha intensificado el debate sobre el corredor desde un enfoque territorial y descentralizado, involucrando activamente a las regiones de Antofagasta y Tarapacá. Además, ha promovido la vinculación del corredor con los principios de sostenibilidad ambiental y desarrollo regional inclusivo. A través de la Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA[27]), el país ha modernizado infraestructura logística y ferroviaria para recibir cargas provenientes del centro-sur de América del Sur (EPA, 2024)

3.3.3.3 Brasil

Brasil ve en el corredor una alternativa para sus exportaciones del Centro-Oeste hacia el Pacífico, descongestionando rutas hacia el Atlántico. La participación

[27] Empresa Portuaria de Antofagasta.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

brasileña comenzó formalmente con la Declaración de Asunción (2015), durante el gobierno de Dilma Rousseff, donde se estableció la voluntad de avanzar en la concreción de un trazado carretero que uniera Campo Grande con los puertos de Antofagasta, Mejillones e Iquique. En esta etapa, Brasil impulsó la inclusión de Mato Grosso do Sul (MS) como punto de origen logístico clave, reafirmando el corredor como una herramienta de desarrollo territorial.

Durante los gobiernos de Michel Temer (2016–2018) y Jair Bolsonaro (2019–2022), se priorizó la ejecución de obras vinculadas al corredor, como la mejora de rutas en el tramo Campo Grande–Porto Murtinho, y la participación activa en foros técnicos binacionales. En 2022, el estado de MS lideró la organización del 1º Foro de Integración de Municipios de la Ruta Bioceánica, con participación de gobiernos subnacionales y del sector privado de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile (LANFRANCONI, 2024).

Con la presidencia de Luiz Inácio Lula da Silva (2023), Brasil ha retomado una diplomacia activa en la región, reafirmando su compromiso con la integración física y energética. En 2024, el Ministerio de Industria y Comercio de Paraguay y autoridades brasileñas propusieron convertir el corredor en una ruta energética, con un gasoducto trinacional entre Argentina, Paraguay y Brasil, ampliando su dimensión estratégica (MIC, 2024).

3.3.3.4 Argentina

Argentina pugna por asegurar que las rutas pasen por el norte del país, promoviendo su infraestructura existente y facilitando el comercio de sus provincias más aisladas (Lima, 2020). Desde la firma de la Declaración de Asunción (2015), bajo la presidencia de Mauricio Macri (2015–2019), el país reafirmó su compromiso con la integración física regional, impulsando el tramo que conecta Tartagal, Salta y Jujuy con los pasos fronterizos hacia Chile.

Durante este período, Argentina trabajó en obras viales, como la Ruta Nacional 51 y mejoras en los pasos fronterizos de Sico y Jama, buscando integrarse plenamente al eje Campo Grande–Antofagasta. Además, se promovieron acuerdos interinstitucionales para la facilitación aduanera y la articulación logística con Paraguay y Brasil (CRIES, 2024).

Bajo la gestión de Alberto Fernández (2019–2023), el vínculo con China se profundizó significativamente. En 2022, Argentina firmó su adhesión a la Iniciativa de la

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

Franja y la Ruta, lo que habilitó inversiones en infraestructura por más de USD 24 mil millones, incluyendo obras estratégicas en el noroeste argentino, como parques solares en Jujuy y proyectos de explotación de litio, cobre y zinc, todos relevantes para el corredor (EPA, 2024).

Ya en el gobierno de Javier Milei (desde 2023), el enfoque ha sido más cauteloso en términos de alianzas internacionales, pero se ha mantenido el impulso técnico y regional del corredor como vía para mejorar la competitividad de las provincias del norte. Las gobernaciones de Salta y Jujuy, junto a actores del sector privado, han liderado iniciativas territoriales para fortalecer nodos logísticos y avanzar en acuerdos fronterizos con Chile.

3.3.2 Características técnicas de la ruta y nodos logísticos

El proyecto de integración bioceánica en América del Sur no nació originalmente como un corredor vial. En sus inicios, la propuesta promovida por Bolivia, conocida como Corredor Ferroviario Bioceánico Central, planteaba una conexión transcontinental entre el puerto brasileño de Santos y el puerto peruano, atravesando el altiplano boliviano mediante una línea ferroviaria de carga. Esta propuesta fue impulsada con fuerza entre 2010 y 2016, con respaldo técnico del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el interés estratégico de actores extrarregionales como Alemania y China (CRIES; MARTINS-BRESSAN, 2024).

El giro estratégico del proyecto de ferroviario a vial se consolidó con la oficialización de la Ruta PY-15 como vía nacional prioritaria en Paraguay mediante la Ley n.º 5552/2016. Esta ruta, de más de 500 kilómetros, se convirtió en la columna vertebral del nuevo corredor carretero, articulando la frontera brasileña (Puerto Murtinho) con la frontera argentina (Pozo Hondo), y desde allí con los pasos andinos hacia Chile.

El Corredor Bioceánico Capricornio se materializa como una infraestructura vial y logística pensada para conectar el océano Atlántico con el Pacífico, atravesando Brasil, Paraguay, Argentina y Chile. A diferencia de otros corredores interoceánicos más antiguos, este se diseña en base a criterios de eficiencia logística, reducción de costos y conectividad multimodal, contemplando nodos estratégicos para el tránsito de mercancías y personas.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

3.3.2.1 Eje Capricornio

El Eje de Capricornio constituye una franja de integración física de carácter bioceánico, que se despliega en torno al Trópico de Capricornio, entre los 20 y 30 grados de latitud sur. Su trazado conecta regiones con importantes instalaciones portuarias tanto en el Atlántico como en el Pacífico, integrando una vasta área de aproximadamente 1.798.700 km². Este eje involucra a territorios de Brasil (estados de Paraná y Rio Grande do Sul), Paraguay, el nordeste y noroeste argentino (NEA-NOA), el sur de Bolivia (Tarija), y el norte de Chile (Antofagasta y Atacama), articulando nodos estratégicos como Porto Alegre, Curitiba, Asunción, Resistencia, Salta, Antofagasta, entre otros.

Desde el punto de vista demográfico, el Eje cuenta con una población estimada en más de 24 millones de habitantes (2002), con una densidad media-baja (14,2 hab/km²), marcada por una fuerte concentración urbana (75%). Asimismo, posee una población económicamente activa que representa el 64% del total, lo cual revela su potencial como región productiva.

En términos económicos, el Producto Bruto Interno (PBI) del Eje alcanzó en 2001 los US$ 83.500 millones, reflejando una base productiva diversificada. El territorio destaca por sus recursos energéticos, agroindustriales, forestales, ganaderos y mineros. Las actividades predominantes en las distintas regiones comprenden desde el cultivo de soja, algodón y caña de azúcar, hasta la minería de cobre, litio y metales no ferrosos, pasando por sectores industriales como la metalurgia, textil, alimentario, vitivinícola y energético.

El eje presenta importantes ventajas comparativas para la integración regional. Su estructura de asentamientos humanos, el uso intensivo del suelo y la articulación territorial permiten una conectividad fluida hacia otros ejes o regiones. Además, se trata de un espacio geoeconómico con potencial para mejorar la competitividad regional mediante la reducción de los costos logísticos, particularmente a través de la interconexión eléctrica NEA-NOA[28], clave para el intercambio energético.

No obstante, a pesar de estas fortalezas, persisten restricciones estructurales que condicionan el aprovechamiento integral del Eje. La infraestructura de integración se muestra insuficiente y heterogénea. Las vías de transporte presentan

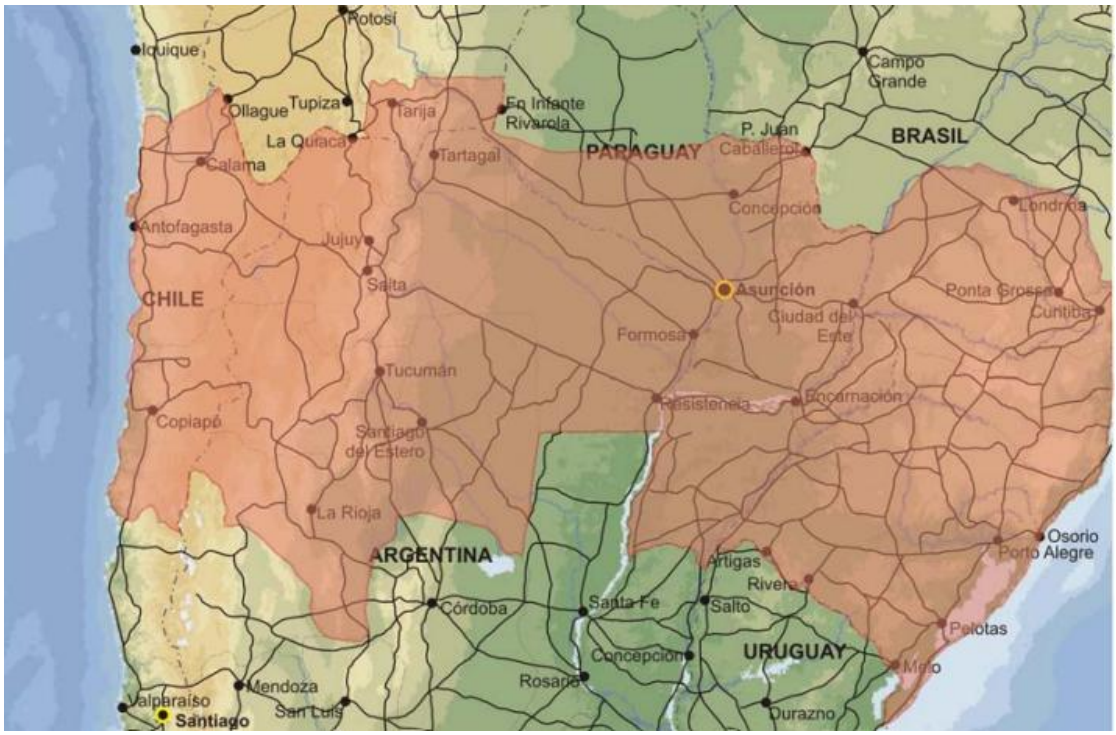
[28] NEA, NOA Nordeste, Noroeste Argentino.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

condiciones deficientes de conservación, incluyendo puentes y pasos fronterizos, lo cual genera sobrecostos logísticos y dificultades para la conectividad regional. La configuración territorial impone además obstáculos naturales significativos, como la Cordillera de los Andes o los ríos Paraguay y Paraná, que actúan como barreras físicas al transporte intermodal.

El sistema ferroviario de la región, en muchos tramos, se encuentra obsoleto y deteriorado, lo que limita la capacidad de trasladar grandes volúmenes de carga. En cuanto a la infraestructura portuaria, aunque existen cinco puertos estratégicos tres en Chile y dos en Brasil, su funcionalidad se ve afectada por conflictos urbanos y por la débil conexión entre los “hinterlands” productivos y las instalaciones portuarias. Por su parte, la conectividad aérea, aunque presente, no logra cubrir la extensión total del eje de forma eficaz.

Figura 6: Mapa del área de influencia del corredor bioceánico CAP



Fuente: IIRSA (2004)

3.3.2.2 Ruta principal y tramos clave

i. El trazado principal tiene aproximadamente 2.400 kilómetros y conecta:

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

ii. Puerto Murtinho (Brasil)

iii. Carmelo Peralta – Loma Plata – Mariscal Estigarribia (Paraguay)

iv. Misión La Paz – Tartagal – Jujuy – Salta (Argentina)

v. Paso de Jama – Antofagasta / Mejillones / Iquique (Chile)

Cada uno de estos segmentos ha requerido obras específicas, como puentes binacionales, mejoras de rutas nacionales, dobles carriles, pavimentación y obras de drenaje. En Paraguay, por ejemplo, el eje vial PY-15 (Ruta Bioceánica) ha sido clave para articular la región del Chaco paraguayo con el norte argentino.

Figura 7: Mapa del Trazado del Corredor Bioceanico

Fuente: Alcaraz (2023)

3.3.2.3 Nodos logísticos estratégicos

Los nodos logísticos actúan como puntos de conexión intermodal donde se concentran actividades de carga, descarga, almacenamiento, aduanas, procesamiento y distribución. Entre los más relevantes se destacan:

i. Puerto Murtinho (Brasil): punto inicial, con mejoras en infraestructura fluvial y carretera.

ii. Loma Plata y Mariscal Estigarribia (Paraguay): centros logísticos emergentes en el Chaco.

iii. Salta y Jujuy (Argentina): con zonas francas, ferrocarril Belgrano Cargas y conexión a pasos cordilleranos.

iv. Paso de Jama (frontera Arg-Chile): clave para el tránsito transcordillerano.

v. Puertos de Antofagasta, Mejillones e Iquique (Chile): puntos de salida hacia Asia,

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

dotados de grúas pórtico, zonas francas y capacidad de contenedores.

Aunque la ruta es principalmente carretera, existen planes para potenciar el ferrocarril (especialmente en el norte argentino y Brasil) y mejorar la navegación fluvial en el río Paraguay. Esto busca diversificar las opciones de transporte y reducir la huella ambiental, aunque todavía hay grandes desafíos de coordinación y financiamiento.

“La intermodalidad es fundamental para que el corredor sea competitivo frente a otras rutas regionales. Sin inversión en nodos logísticos y armonización regulatoria, el proyecto puede quedar limitado a una infraestructura vial básica.” (Lima, 2020, p. 55).

3.3.3 Avances por país: estado actual de ejecución

El avance del Corredor Bioceánico Capricornio no ha sido homogéneo entre los países participantes. Las diferencias en capacidad de inversión, voluntad política, condiciones geográficas y prioridades nacionales han generado ritmos de ejecución desiguales, lo cual afecta directamente la continuidad del proyecto y su funcionalidad como eje de integración regional.

Brasil ha sido uno de los impulsores principales del corredor, en especial desde el estado de Mato Grosso do Sul, cuyo agronegocio necesita salidas rápidas al Pacífico para competir en mercados asiáticos. El tramo brasileño que conecta Campo Grande con Porto Murtinho ha recibido inversiones en rehabilitación de rutas y se ha inaugurado el puente internacional sobre el río Paraguay, que conecta con Carmelo Peralta (Paraguay), una de las obras más emblemáticas del proyecto (Lima, 2020).

Además, Brasil avanza en proyectos ferroviarios complementarios, como el tramo de la Ferroeste, que busca conectar el sur y centro-oeste brasileño con el corredor vial. Paraguay es uno de los países con mayor avance tangible en el tramo vial. La Ruta Bioceánica (PY-15) ha sido construida y pavimentada en gran parte del territorio chaqueño, convirtiéndose en una obra de alto impacto territorial. La cooperación con Brasil y el financiamiento a través del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM) y acuerdos bilaterales han sido clave.

Asimismo, el país ha desarrollado zonas logísticas en Loma Plata y proyecta terminales aduaneras y centros de distribución. En Argentina, el avance ha sido más irregular. Los tramos viales en las provincias del NOA (Salta y Jujuy) ya existían, pero requieren mejoras sustanciales para soportar tránsito pesado constante. Las obras de

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

mantenimiento y ampliación en las rutas nacionales 34 y 52 son parciales y dependen del presupuesto federal. Además, los proyectos ferroviarios para revitalizar el Belgrano Cargas avanzan lentamente.

Las zonas francas de Perico (Jujuy) y General Güemes (Salta) están en fase de desarrollo, pero aún no logran consolidarse como nodos logísticos integrados al corredor.

Chile ha mostrado gran interés en consolidar su rol como salida al Pacífico. El Paso de Jama, por donde ingresa el corredor al país, ha sido mejorado en su infraestructura aduanera, aunque persisten desafíos de coordinación logística. Los puertos de Antofagasta, Mejillones e Iquique se encuentran plenamente operativos y cuentan con capacidad para recibir cargas del corredor.

Chile ha propuesto mejoras en las zonas francas de Iquique y Antofagasta, para incentivar la triangulación de comercio. Además, busca acuerdos de digitalización aduanera con Paraguay y Brasil.

Aunque ya no forma parte del trazado principal, Bolivia ha trabajado en rutas complementarias que conecten con el corredor, como la vía Santa Cruz–Yacuiba, y ha buscado establecer conexiones con el puerto peruano de Ilo, en un intento por diversificar su salida al Pacífico. No obstante, su infraestructura logística aún está rezagada en relación con los demás países.

3.4 RIESGOS EMERGENTES Y ESCENARIOS FUTUROS

3.4.1 Desequilibrios entre los países y captura de beneficios

Uno de los principales riesgos asociados al Corredor Bioceánico Capricornio radica en la posibilidad de que los beneficios generados por la obra no se distribuyan equitativamente entre los países involucrados. Si bien la retórica oficial presenta al corredor como una herramienta de integración regional, en la práctica podrían reproducirse asimetrías estructurales y concentración de ganancias en determinados actores o territorios.

Brasil y Chile, por ejemplo, parten con ventaja estructural: Brasil como gran exportador con alta capacidad de producción y logística interna; Chile como país con infraestructura portuaria avanzada y acuerdos comerciales globales consolidados. Esto les permite capturar la mayor parte del valor agregado del corredor, dejando a países como Paraguay, Bolivia o el noroeste argentino en un rol más pasivo, como territorios de paso o

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

proveedores de materias primas.

Además de las diferencias entre países, el corredor podría generar nuevas desigualdades dentro de cada país. En Paraguay, por ejemplo, la región del Chaco ahora conectada con la infraestructura de alto tránsito podría captar inversiones y servicios, mientras que otras zonas rurales sin acceso a la ruta quedarían marginadas. Lo mismo ocurre en Argentina, donde el corredor pasa por ciertas provincias (Jujuy, Salta), pero no logra vincularse adecuadamente con el resto del país ni integrarse a cadenas logísticas más amplias.

Otra fuente de desequilibrio es la creciente participación de actores privados y fondos internacionales en el financiamiento, construcción y operación de los tramos del corredor. Estos actores no necesariamente priorizan el desarrollo regional equitativo, sino la rentabilidad. Esto puede traducirse en peajes, zonas exclusivas de tránsito, o esquemas de concesión que excluyan a productores locales y pequeñas empresas del aprovechamiento pleno del corredor.

Finalmente, la ausencia de una autoridad de gobernanza supranacional con capacidad de regular, armonizar y planificar el uso equitativo del corredor contribuye a la posibilidad de capturas asimétricas. Los Estados actúan con base en sus intereses nacionales, sin mecanismos efectivos de redistribución de beneficios o compensación por impactos territoriales adversos.

3.4.2 Riesgo de ser un corredor extractivista con bajo valor agregado

Uno de los mayores cuestionamientos al Corredor Bioceánico Capricornio gira en torno a su orientación extractivista, es decir, su posible uso casi exclusivo como vía de salida de materias primas sin transformación industrial en el territorio. Este enfoque podría reforzar el modelo de desarrollo dependiente y periférico de los países sudamericanos, en lugar de generar encadenamientos productivos, empleo y diversificación económica.

El corredor está diseñado principalmente para facilitar la exportación de commodities agrícolas, minerales y energéticos, en especial desde regiones del centro-oeste brasileño, el Chaco paraguayo y el noroeste argentino. Estos productos como la soja, el maíz, el litio o la carne se transportan hacia los puertos del Pacífico sin valor agregado, con bajo impacto en la industrialización local.

Como bien comenta Svampa (2019), este tipo de infraestructura favorece los flujos comerciales dominados por empresas multinacionales, reproduciendo el patrón primario-

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

exportador que históricamente ha limitado el desarrollo autónomo de América del Sur.

3.4.2.1 Escasa articulación con cadenas productivas locales

Hasta el momento, no se han observado planes concretos para que el corredor articule centros logísticos, parques industriales o zonas francas que impulsen la transformación de materias primas in situ. Esto limita su potencial para integrarse con pequeñas y medianas empresas, cooperativas o productores locales. El resultado es una infraestructura lineal, donde los beneficios quedan concentrados en nodos puntuales y no se distribuyen en el territorio.

Gran parte del financiamiento del corredor proviene de actores externos, como bancos de desarrollo (CAF, BID), fondos soberanos y empresas de infraestructura chinas y brasileñas. Estos actores suelen orientar los proyectos hacia intereses logísticos globales, lo que refuerza la idea de que el corredor responde más a demandas internacionales de materias primas que a estrategias nacionales de desarrollo sostenible.

"Los megaproyectos de infraestructura suelen diseñarse desde una lógica de eficiencia logística global, no desde una lógica de justicia territorial o inclusión productiva" (Gudynas, 2018, p. 61).

El modelo extractivista conlleva además impactos negativos en el ambiente y las comunidades. La expansión del agronegocio, la deforestación y el transporte intensivo sin planificación ambiental pueden agravar problemas como el desplazamiento de pueblos originarios, la contaminación y la pérdida de biodiversidad, especialmente en zonas sensibles como el Gran Chaco.

3.4.3 Escenarios de consolidación o fragmentación en la próxima década

El futuro del Corredor Bioceánico Capricornio está abierto a múltiples escenarios. Su consolidación como eje estratégico de integración dependerá de la articulación efectiva entre los países involucrados, la sostenibilidad de las inversiones, la inclusión de actores locales y la capacidad para equilibrar intereses geoeconómicos con desarrollo territorial. De lo contrario, existe el riesgo de que el proyecto se fragmente, quede infrautilizado o se convierta en una mera vía extractivista subordinada a intereses externos.

3.4.3.1 Escenario 1: Consolidación regional del corredor

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

Este escenario supone que los países logran:

i. Establecer mecanismos de gobernanza regional compartida.
ii. Coordinar políticas públicas, logísticas y aduaneras.
iii. Integrar el corredor a zonas logísticas e industriales que fomenten el valor agregado.
iv. Articularse con proyectos de digitalización, infraestructura verde y transporte intermodal.

En este caso, el corredor actuaría como motor de desarrollo regional equilibrado, mejorando la conectividad territorial, fortaleciendo las cadenas productivas internas y generando nuevas oportunidades económicas para los territorios periféricos, especialmente el Chaco paraguayo, el noroeste argentino y zonas bolivianas fronterizas.

El potencial transformador de la infraestructura solo se materializa si hay un proyecto político de desarrollo que guíe su uso (Gudynas, 2018, p. 57).

3.4.3.2 Escenario 2: Fragmentación funcional del corredor

En este escenario, aunque se completa la infraestructura física, el uso del corredor queda dominado por intereses nacionales o privados, sin coordinación regional. Esto puede resultar en:

i. Competencia entre rutas y puertos.
ii. Captura de beneficios por parte de pocos actores o territorios.
iii. Pérdida de sentido integrador, transformando el corredor en una simple vía de exportación rápida.

El corredor funciona como infraestructura eficiente pero políticamente desarticulada, sin los impactos positivos esperados en la cohesión regional ni en la equidad territorial.

3.4.3.3 Escenario 3: Subordinación económica

Este es el escenario más preocupante. En él, el corredor queda al servicio de intereses económicos externos (como China o grandes multinacionales), sin control efectivo de los Estados ni beneficios reales para las poblaciones locales. Se consolidaba una infraestructura orientada a la reprimarización, con impactos ambientales y sociales negativos y sin generación de valor local.

Cuando los corredores no se integran a un modelo endógeno de desarrollo, reproducen las lógicas extractivistas del pasado (Svampa, 2019, p. 46).

Factores determinantes del escenario futuro

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

i. Capacidad de cooperación interestatal efectiva.
ii. Inclusión de actores subnacionales y comunidades locales.
iii. Condiciones de los acuerdos de financiamiento.
iv. Nivel de participación del sector privado transnacional.
v. Grado de integración con políticas sociales, ambientales y productivas.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

4 ESTUDIO DE CASO: MARISCAL ESTIGARRIBIA ANTE EL TRAZADO DEL CORREDOR BIOCEÁNICO

Este capítulo se propone analizar en profundidad el impacto territorial del Corredor Bioceánico PY-15 en el municipio de Mariscal Estigarribia, departamento de Boquerón, Paraguay. A través de un enfoque cualitativo y multidimensional, se busca comprender cómo este megaproyecto de infraestructura incide en las dinámicas locales, en los procesos de planificación territorial, en la distribución de beneficios del desarrollo, y en la configuración de nuevas centralidades o zonas marginadas.

El estudio de caso permite observar con mayor detalle los efectos concretos de una política regional sobre un territorio específico, incluyendo a los actores institucionales, las comunidades locales y las transformaciones esperadas o percibidas. En este sentido, Mariscal Estigarribia representa un nodo geoestratégico clave dentro del trazado del corredor, pero al mismo tiempo un espacio históricamente marcado por la marginalidad, la baja densidad poblacional y el escaso acceso a servicios.

La investigación se basa en fuentes primarias (entrevistas, prensa local, documentos técnicos, observaciones de campo) y secundarias (bibliografía académica, informes de organismos internacionales y nacionales). A partir de este análisis, se pretende evaluar si el corredor actúa efectivamente como una palanca de desarrollo territorial para Mariscal Estigarribia o si, por el contrario, reproduce desigualdades estructurales en la distribución de los beneficios de la integración regional.

La elección de Mariscal Estigarribia como caso de estudio responde a múltiples razones tanto estratégicas como analíticas. Este municipio chaqueño se ha convertido en uno de los puntos neurálgicos del trazado del Corredor Bioceánico Capricornio, al conectar la Ruta Bioceánica con el noroeste paraguayo y la frontera con Bolivia, constituyéndose así en un futuro eje de tránsito, comercio e inversión.

Desde una perspectiva territorial, Mariscal Estigarribia representa una de las zonas más extensas y despobladas del país, caracterizada por una diversidad cultural significativa (presencia de pueblos indígenas, comunidades menonitas y criollas), una baja densidad de infraestructura básica, y una dependencia histórica del Estado central. Su rol estratégico se ve acentuado por su proximidad a la frontera y por su posicionamiento como posible centro logístico, militar y de servicios dentro del nuevo mapa regional del corredor.

Este estudio de caso también permite observar cómo se articulan o no los discursos institucionales sobre desarrollo, conectividad y progreso con las realidades

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

vividas por las poblaciones locales. Asimismo, permite evaluar el grado de participación de las comunidades en los procesos de toma de decisiones, la presencia de tensiones o conflictos sociales, y la capacidad de las instituciones locales y regionales para gestionar los efectos de este megaproyecto.

Desde una perspectiva más amplia, el análisis de Mariscal Estigarribia ofrece claves para comprender cómo se territorializan las políticas de integración regional, y cuáles son las implicancias prácticas de megaproyectos de infraestructura como instrumentos de desarrollo o de consolidación de la desigualdad.

El presente capítulo se basa en un enfoque metodológico cualitativo, con el objetivo de comprender en profundidad los efectos territoriales, sociales e institucionales del Corredor Bioceánico Capricornio en el municipio de Mariscal Estigarribia. Dado que se trata de una región clave dentro del trazado del megaproyecto, el estudio de caso busca observar cómo se materializa o se proyecta la integración regional en el plano local, y si esta se traduce en desarrollo, inclusión o reproducción de desigualdades.

La metodología empleada incluye trabajo de campo con base en dos herramientas principales:

i. Entrevistas semiestructuradas

Se elaborará una guía de entrevistas dirigida a distintos tipos de actores locales, con preguntas abiertas agrupadas en cinco ejes temáticos: conocimiento del proyecto, percepciones de impacto, participación comunitaria, situación de la infraestructura local y rol de las instituciones. Se prevé entrevistar a autoridades municipales, líderes comunitarios, representantes de pueblos originarios, comerciantes y pobladores. El enfoque semiestructurado permite adaptar las preguntas según el perfil de cada entrevistado y explorar temas emergentes durante la conversación.

ii. Observación de campo

La observación directa se realizará durante visitas a zonas urbanas, rurales e indígenas del municipio, prestando atención a las condiciones de infraestructura, presencia institucional, actividad económica y dinámica social. También se documentaran posibles obras en curso, así como aspectos menos visibles como expectativas locales, desconfianza o formas de organización comunitaria frente al megaproyecto.

Ambos instrumentos se complementarán con el análisis de fuentes secundarias, tales como:

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

- Documentos técnicos del MOPC[29] y del proyecto Bioceánico
- Informes institucionales de la Gobernación de Boquerón y el municipio de Mariscal Estigarribia
- Noticias y reportajes de la prensa local y regional
- Bibliografía académica sobre integración regional y megaproyectos

Este enfoque metodológico tiene como finalidad ofrecer una mirada crítica, situada y empírica sobre cómo se territorializa el discurso de la integración regional a través de infraestructura, y qué implicancias tiene ello para las comunidades del Chaco paraguayo.

4.1 EL LARGO TRAMO DE MARISCAL ESTIGARRIBIA

4.1.1 Ubicación geográfica y relevancia estratégica

El distrito de Mariscal Estigarribia, ubicado en el departamento de Boquerón, al oeste del Paraguay, se configura como un nodo territorial clave dentro del trazado del Corredor Bioceánico Capricornio. Esta localidad se encuentra en el corazón del Chaco paraguayo, una región históricamente marginada de los principales circuitos económicos nacionales, pero que en los últimos años ha cobrado un papel estratégico en las políticas de integración física y logística del país.

“El Corredor Bioceánico, impulsado por el Gobierno Nacional, apunta a transformar toda la región Occidental del país, beneficiando directamente a localidades como Mariscal José Félix Estigarribia y Pozo Hondo, al mejorar la conectividad y el acceso a servicios básicos para más de 41.000 personas. Esta obra no solo mejorará la logística y el comercio exterior al conectar el Atlántico con el Pacífico, sino que también posicionará al Paraguay como un nodo estratégico dentro del mapa regional de integración sudamericana” (Agencia IP, 2024).

Mariscal Estigarribia posee una posición geográfica privilegiada por su cercanía a las fronteras con Bolivia y Argentina, lo que la convierte en un punto de articulación transfronteriza para el comercio terrestre. La Ruta PY-15, parte integral del Corredor Bioceánico, se conecta con la Ruta Transchaco (PY-09) y permite articular directamente los puertos brasileños del Atlántico (como Santos) con los puertos del norte de Chile (Antofagasta e Iquique). Según un análisis socio-cultural del MOPC (junio de

[29] Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

2025), este corredor “permitiría la conectividad e incremento de tránsito, principalmente de carga pesada, entre el oeste y sur del Brasil, desde el puerto de Santos, con el noroeste de Argentina y el norte de Chile, hasta los puertos de Iquique, Antofagasta, Mejillones y Tocopilla” (MOPC, 2025, p. 12).

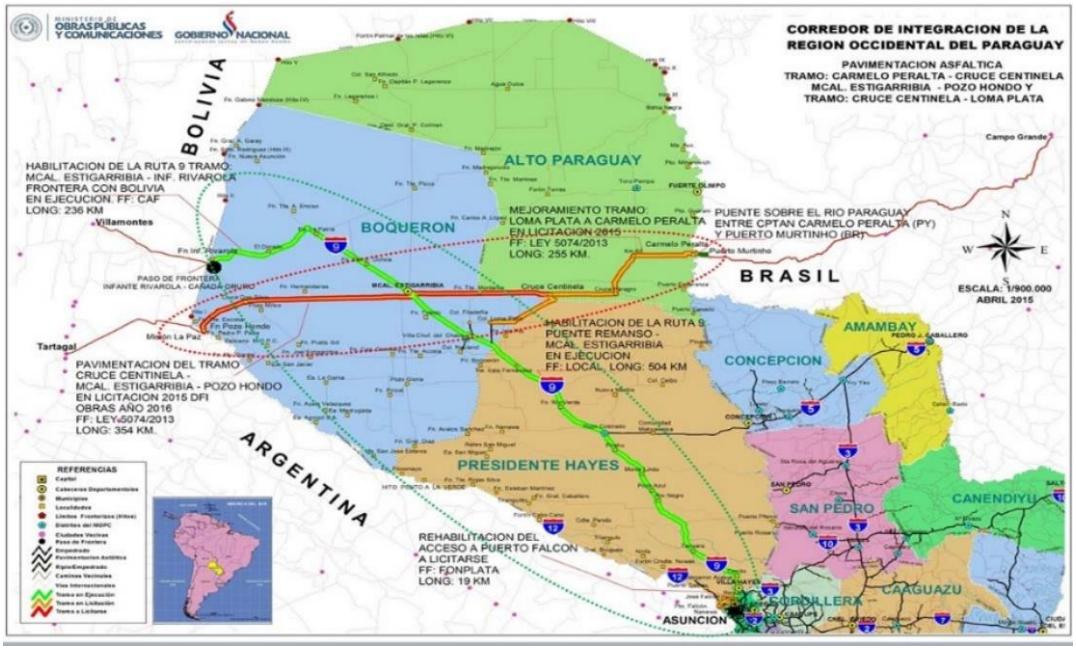
Desde una perspectiva geoestratégica, el distrito representa una conexión territorial que no sólo interconecta países, sino que también altera las relaciones entre el centro y la periferia dentro de Paraguay. De acuerdo con Almeida y Carissimi (2023), en la región fronteriza la construcción del Corredor Bioceánico ha promovido una nueva territorialidad que fortalece la inserción de zonas tradicionalmente marginadas, como Mariscal Estigarribia, transformándose en hubs logísticos clave en la estructura regional integrada.

A medida que avanzan las obras viales y logísticas del corredor, el municipio adquiere una visibilidad sin precedentes como punto de tránsito, nodo logístico potencial y territorio de valorización económica, lo que implica profundas implicancias para su ordenamiento territorial y para las comunidades que lo habitan.

Además, el carácter limítrofe y fronterizo del área añade una dimensión geopolítica relevante. Mariscal Estigarribia se encuentra en un área históricamente sensible desde el punto de vista de la defensa nacional, y ha sido sede de infraestructuras militares clave, lo que revela una superposición entre intereses de integración económica y preocupaciones de soberanía y seguridad.

Figura 8: Mapa de Trazados del CAP por el chaco, Rutas

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16



Fuente: Asociacion Peruana de Agentes Maritimos (2025)

4.1.2 Caracteristicas Sociales, Economicas y Culturales

El distrito de Mariscal Estigarribia, según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2022 del INE de Paraguay, reúne 13.174 habitantes, de los cuales 7.937 (el 58 %) residen en áreas rurales (INE, 2022, p. 6). Está marcada ruralidad se combina con una diversidad étnica significativa: el 43,7 % de la población del departamento de Boquerón se reconoce como indígena, conformado por comunidades como los nivaclé, guarayos y toba-maskoy (INE, 2022, p. 12). Esta pluralidad demográfica es clave para entender la estructura social del territorio, dado que la convivencia entre indígenas, colonias menonitas, familias criollas y fuerzas militares no se traduce en integración, sino en fragmentación social y profundas desigualdades.

Económicamente, la zona se ha visto transformada por la expansión de la ganadería extensiva, en especial desde finales de la década pasada. Un informe de Base-IS indica; En el distrito de Mariscal Estigarribia se deforestó un total de 286.673 ha en cinco años… lo que equivale al 43 % de lo que se deforesta en todo el departamento de Boquerón (Base-IS, 2023).

Por su parte, Guyra Paraguay reportó que 16.983 ha fueron destruidas solo en diciembre de 2014, en una acción que refleja aceleración de la pérdida forestal y la dinámica de apropiación territorial intensa (Guyra Paraguay, 2015, p. 2). Estas cifras

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

evidencian una economía extractiva y orientada hacia el agronegocio, sin mecanismos adecuados de inclusión para pequeños productores o economías rurales indígenas, lo que amplifica la desigualdad territorial funcional.

Culturalmente, Mariscal Estigarribia es conocida como la “ciudad militar”, debido a su historia ligada a la Guerra del Chaco y a la presencia actual de infraestructura castrense. Como señala Base-IS: La infraestructura militar prevalece en la planificación urbana, con poca participación comunitaria en decisiones sobre uso del suelo (Base-IS, 2023, p. 9).

Este fuerte componente castrense ha construido una identidad basada en el orgullo territorial y el nacionalismo, pero también ha contribuido a una fragmentación institucional, especialmente en la distribución de servicios y posibilidades de representación local. Las comunidades indígenas rurales enfrentan barreras para acceder a salud, educación o mecanismos de decisión política, lo que limita su participación en el desarrollo local del corredor.

4.1.3 Infraestructuras Existente y Transformaciones Recientes

Hasta inicios del siglo XXI, la infraestructura en Mariscal Estigarribia era escasa, limitada principalmente a la Ruta Transchaco (PY-09), cuyo estado deficiente impedía una integración fluida con el resto del país. La precariedad en conectividad, sumada a la baja densidad poblacional, hizo que la región se mantuviera históricamente excluida de los principales circuitos productivos y logísticos del Paraguay.

La situación empezó a cambiar con la proyección del Corredor Bioceánico Capricornio, que implicó una revalorización de las rutas que atraviesan el Chaco. En particular, la Ruta PY-15, que cruza directamente Mariscal Estigarribia, pasó a ser el eje prioritario del trazado bioceánico. Esta vía asfaltada, financiada en gran parte por créditos del Banco de Desarrollo (Fonplata) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), representa un punto de inflexión para la región, al integrar a un corredor logístico que conecta el Atlántico y el Pacífico.

Las transformaciones no se limitaron al ámbito vial. En paralelo, se han desarrollado inversiones complementarias como centros logísticos en proyecto, refuerzo de subestaciones eléctricas, instalación de fibra óptica y la construcción de puentes menores

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

y alcantarillado, con apoyo de la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA[30]) y del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Aun así, persisten brechas significativas en servicios básicos: solo un 36 % de la población del distrito tiene acceso continuo a agua potable y menos del 20 % dispone de red cloacal (Base-IS, 2023).

Estas inversiones han despertado expectativas de desarrollo, pero también preocupaciones por sus efectos socioambientales. Las organizaciones locales denuncian que las obras de infraestructura han sido planificadas sin consulta previa ni mecanismos de participación indígena o comunitaria.

4.2 INVOLUCRAMIENTO DE LOS DISTINTOS ACTORES E INSTITUCIONES

4.2.1 Cooperación público-privada y participación ciudadana

La implementación del Corredor Bioceánico Capricornio ha evidenciado un modelo de gestión dominado por alianzas público-privadas (APP[31]), donde el Estado asume el rol de facilitador de infraestructura, mientras que el sector privado es incentivado a invertir en nodos logísticos y servicios complementarios. En Paraguay, este enfoque ha sido promovido especialmente desde la promulgación de la Ley N.º 5102/2013 de Promoción de la Inversión en Infraestructura, que permite contratos de concesión a largo plazo para obras estratégicas.

Según Engel, Fischer y Galetovic (2022, p. 322), la financiación privada de infraestructura pública ha sido promovida como un medio para atraer a inversores nacionales e internacionales, pero con frecuencia sin establecer mecanismos efectivos de accountability social o ambiental, lo que favorece la predominancia de consorcios privados en detrimento del interés público.

En contraste, la participación ciudadana ha sido limitada, cuando no completamente ausente. Diversas comunidades indígenas y rurales de Mariscal Estigarribia, afectadas directa o indirectamente por la traza, denuncian que no fueron consultadas adecuadamente. La brecha entre planificación estatal y percepción comunitaria es aún más marcada en el Chaco paraguayo, donde históricamente han coexistido una baja institucionalidad y fuertes desigualdades territoriales. Esta situación ha llevado a que algunas organizaciones sociales, como BASE-IS y Tierraviva, demanden una

[30] Agencia de Cooperación Internacional de Japón
[31] Alianzas Público Privadas

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

mayor transparencia en los procesos de contratación, acceso a información pública y participación efectiva de los sectores afectados.

4.2.2 Instituciones locales, departamentales y nacionales

El trazado del Corredor Bioceánico Capricornio en el Chaco paraguayo ha interpelado a un conjunto diverso de instituciones en distintos niveles del Estado paraguayo, cada una con competencias fragmentadas y capacidades desiguales. A medida que el proyecto avanza, se evidencian tensiones entre los discursos centralizados de desarrollo y las realidades institucionales en los territorios atravesados por la infraestructura.

A nivel nacional, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) ha sido el actor rector en el diseño, licitación y ejecución de la Ruta Bioceánica (PY-15). El MOPC ha priorizado una lógica tecnocrática, centrada en cronogramas, indicadores de eficiencia y cumplimiento de contratos con empresas privadas. Como señala el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (2025), los actores locales no siempre cuentan con canales claros ni oportunos para expresar sus preocupaciones o propuestas en torno al proyecto, lo que genera percepciones de exclusión o desinformación en algunas comunidades del área de influencia directa

A nivel departamental, el papel de la Gobernación de Boquerón ha sido más bien secundario. Aunque formalmente debe articular acciones con los municipios y canalizar necesidades locales hacia el nivel central, su capacidad operativa es limitada. Las decisiones estratégicas en torno al trazado, diseño de puentes, paradas logísticas o infraestructura secundaria no han contado con una participación sustantiva del gobierno departamental, lo cual genera una percepción de desarticulación institucional.

En el plano local, el municipio de Mariscal Estigarribia enfrenta importantes desafíos para adaptarse al nuevo rol que le impone el corredor. Con recursos administrativos escasos, baja profesionalización y poca autonomía financiera, el gobierno municipal ha tenido un papel reactivo ante la llegada de las obras. Como advierten Almeida y Carissimi (2023, p.8), la escala y la complejidad del Corredor Vial Bioceánico exceden las capacidades institucionales municipales para planificar el territorio, regular su uso de forma aislada y anticipar los impactos socioambientales.

Además, no existe una instancia de coordinación interinstitucional efectiva entre los niveles local, departamental y nacional. Esta desconexión compromete la

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

posibilidad de que el corredor funcione como una palanca de desarrollo territorial equilibrado. En la práctica, los gobiernos locales han quedado relegados a gestionar impactos puntuales como aumento del tránsito, conflictos de tierras o demandas de servicios básicos, sin herramientas efectivas para incidir en la orientación estratégica del proyecto.

La falta de articulación vertical entre instituciones, sumada a la débil descentralización del Estado paraguayo, limita la capacidad del territorio para apropiarse de los beneficios del corredor. Esto agrava el riesgo de que el trazado funcione como una infraestructura de paso, sin generar sinergias locales ni inclusión productiva para las comunidades chaqueñas.

4.2.3 Rol de ONGs, organizaciones indígenas o campesinas

En el contexto del trazado del Corredor Bioceánico Capricornio, las organizaciones no gubernamentales, los pueblos indígenas y los movimientos campesinos han desempeñado un papel fundamental en la visibilización de impactos sociales y territoriales, así como en la defensa de derechos colectivos frente a una dinámica de integración predominantemente tecnocrática y centralizada.

A pesar de su escasa participación en las etapas de planificación oficial, las comunidades indígenas del Chaco paraguayo han hecho oír su voz a través de acciones colectivas y alianzas con ONGs y organismos internacionales.

Entre las principales preocupaciones expresadas por organizaciones indígenas como la Unión de Comunidades Indígenas de la Nación Enxet Sur (UCINES[32]), se encuentran el temor al desplazamiento territorial, la fragmentación ecológica, la pérdida de autonomía sobre sus tierras y la falta de consulta previa, libre e informada, tal como lo exige el Convenio 169 de la OIT.

Las ONGs que operan en la región, como Tierraviva, Base-IS o el Grupo Sunu, han documentado estas tensiones a través de informes y acompañamientos técnicos. Su rol ha sido clave en el monitoreo de derechos humanos, la elaboración de mapas sociales y ambientales y la capacitación jurídica de comunidades afectadas. Según un informe de Tierraviva (2022, p. 12), la ausencia de mecanismos efectivos de participación está reconfigurando el territorio chaqueño sin tomar en cuenta a quienes históricamente lo

[32] Unión de Comunidades Indígenas de la Nación Enxet Sur

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

han habitado.

Por otro lado, algunas organizaciones campesinas han expresado preocupaciones en relación al acceso desigual a los beneficios del corredor, temiendo que la nueva infraestructura acentúe la concentración de tierras y la expansión de monocultivos de exportación. Como advierte un estudio exploratorio de BASE-IS (Ortega, 2013), la construcción de infraestructura en el Chaco paraguayo se inserta en una lógica extractivista que actúa como catalizador de despojo territorial silencioso, en ausencia de políticas redistributivas que protejan los derechos de pequeños productores y comunidades indígenas.En suma, estas organizaciones constituyen actores claves en la disputa por el territorio y el modelo de desarrollo, aportando visiones alternativas que cuestionan la lógica dominante de conectividad a toda costa.

4.2.3.1 Comunidades Indígenas

Las tierras y comunidades indígenas constituyen un componente esencial en la caracterización territorial del Chaco paraguayo. Existe una relación profunda entre las poblaciones indígenas y sus territorios ancestrales, cuya identidad colectiva se encuentra estrechamente ligada a los hábitats diferenciados y a los recursos naturales que estos contienen (BID, 2021). Este vínculo histórico-cultural configura no solo su forma de vida tradicional, sino también su derecho a la tierra como un aspecto central de su supervivencia social, ambiental y política.

Aunque el Chaco paraguayo alberga apenas el 3% de la población nacional, en esta región reside aproximadamente la mitad de la población indígena del país, incluyendo algunos de los últimos grupos en aislamiento voluntario. El Censo Nacional Indígena de 2012 reportó alrededor de 54.000 personas indígenas en esta región, concentradas especialmente en los departamentos de Presidente Hayes y Boquerón. Para 2025, los registros estiman un aumento a más de 67.000 personas pertenecientes a 16 pueblos originarios, revelando un crecimiento demográfico sostenido.

No obstante, esta población enfrenta altos niveles de vulnerabilidad estructural. La tasa de analfabetismo alcanza el 30,5%, siendo el promedio de escolaridad de 3,6 años para hombres y 2,9 para mujeres. Además, la pobreza total afecta al 49,8% de esta población y la pobreza extrema al 19,7% (DGEEC, 2017). Según la ONU[33] (2009), los pueblos indígenas paraguayos tienen ocho veces más probabilidades de vivir en situación

[33] Organización de las Naciones Unidas

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

de pobreza en comparación con el resto de la población.

Uno de los principales factores que agrava esta situación es el deterioro ambiental creciente en el Chaco. Los pueblos indígenas tradicionalmente se adaptaron a la estacionalidad del Chaco Seco, caracterizada por lluvias intensas en cortos períodos y prolongadas sequías. Sin embargo, el avance del modelo agroexportador, la deforestación masiva, la privatización de tierras y la expansión de estancias ganaderas han limitado su movilidad ancestral y profundizado los riesgos del cambio climático sobre sus modos de vida (Global Forest Coalition, 2014).

En términos de acceso a tierras, actualmente unas 1.143.946 hectáreas en todo el país están ocupadas por comunidades indígenas, de las cuales solo el 56,5% cuentan con título de propiedad. En el caso del Chaco, las comunidades ocupan aproximadamente 898.184 hectáreas el 79% del total de tierras indígenas en el país, lo que representa apenas un 4% de la superficie chaqueña total (Organización Tierras Indígenas, 2021). A esto se suma una pérdida de cobertura boscosa del 11% hasta el año 2018 en dichas tierras, lo que ha impactado negativamente en la disponibilidad de recursos naturales.

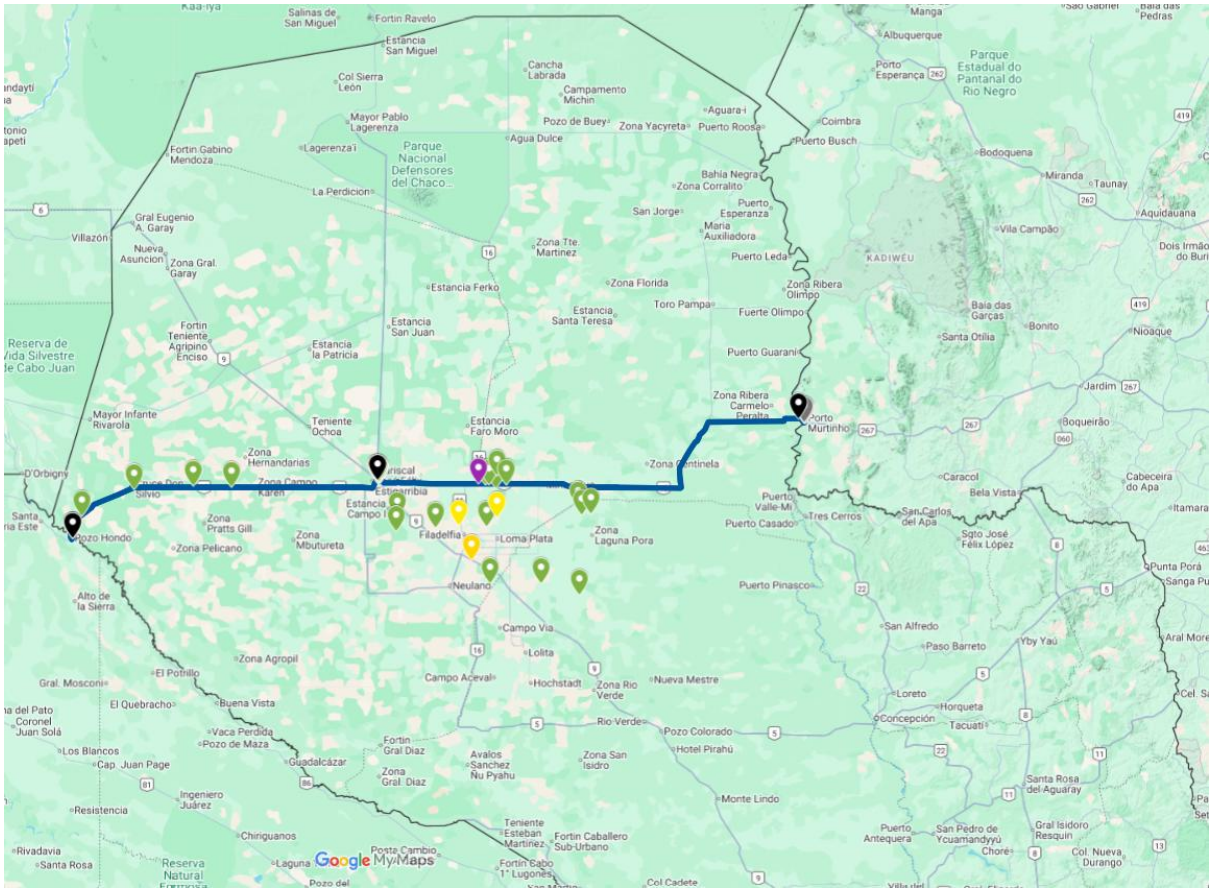
Además de la tenencia incompleta o irregular de la tierra, las comunidades enfrentan restricciones legales y administrativas que limitan su autonomía territorial. Por ejemplo, la Ley Forestal de 1973 exige permisos para el transporte de madera, lo cual dificulta la comercialización legal y coloca a muchas comunidades en condiciones de dependencia frente a intermediarios. Similarmente, la legislación sobre vida silvestre restringe la caza a métodos tradicionales, lo que penaliza la subsistencia en contextos de escasez (R-PIN, 2008). La lentitud en los procesos de titulación de tierras que en algunos casos superan los diez años también agrava la inseguridad jurídica de estos territorios, facilitando su disputa o incluso su venta forzada a terceros con mayor poder económico o político (CODEHUPY, 2013 como se cita en la Cartera del MOPC).

Un caso particularmente crítico es el de los pueblos indígenas en aislamiento voluntario, como los Ayoreo-Totobiegosode, uno de los pocos grupos aislados que aún existen en el mundo. Este pueblo continúa su vida nómada entre Paraguay y Bolivia, dependiendo de la caza, la pesca y la recolección. Sin embargo, la expansión de la frontera agrícola y la legalización de tierras por parte de propietarios privados nacionales y extranjeros han fragmentado su territorio y eliminado las sendas de migración estacional, amenazando gravemente su supervivencia (Cartera del MOPC, Iniciativa Amotocodie, 2019).

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

En suma, la situación de los pueblos indígenas del Chaco evidencia un conjunto complejo de exclusiones y conflictos estructurales: desposesión de tierras, restricciones normativas, acceso desigual a servicios básicos y desprotección ambiental. Todo ello los coloca en una situación de vulnerabilidad persistente frente al avance de los megaproyectos y a las transformaciones territoriales que plantea el Corredor Bioceánico, lo que requiere con urgencia mecanismos efectivos de protección, consulta y garantía de derechos.

Figura 9: Mapa de Comunidades Indígenas en la PY-15



Fuente: Figura elaborada por la autora a partir de Google Maps, 2025.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

4.3 IMPACTOS TERRITORIALES DEL CORREDOR

4.3.1 Cambios en la Conectividad y Acceso

En el marco de la ejecución del Corredor Bioceánico, Paraguay ha registrado avances significativos en el trazado de la ruta PY15, correspondiente al tercer tramo del corredor, que conecta las localidades de Mariscal Estigarribia y Pozo Hondo, en el departamento de Boquerón. Esta obra se desarrolla bajo la coordinación del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y cuenta con financiamiento del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

El proyecto contempla la construcción de más de 224 kilómetros de infraestructura vial, de los cuales 220 km corresponden al corredor principal pavimentado, y el resto a mejoras complementarias como accesos secundarios, travesías urbanas y vías colectoras. La ejecución ha sido dividida en cuatro lotes, a cargo de diferentes consorcios: Pacific (Lote 1), Chaqueño del Norte (Lote 2), CDD Construcciones S.A. (Lote 3) y TCR (Lote 4).

Durante los primeros meses del año 2025, se reanudaron los trabajos tras una pausa temporal. En el Lote 2, a cargo del Consorcio Chaqueño del Norte, se destacan tres frentes de obra. El primero, entre los kilómetros 156 y 162, consiste en la construcción del terraplén y la limpieza de la franja de dominio. El segundo, entre los kilómetros 184 y 190, se enfoca en tareas similares, que incluyen el despeje de vegetación y residuos sólo en áreas donde la obra lo requiere, minimizando así el impacto ambiental. En el tercer frente se realiza la apertura de otros 5 kilómetros de franja de dominio con una anchura proyectada de 100 metros, lo cual implica también la instalación de nuevas cercas.

Paralelamente, los equipos técnicos avanzan en estudios de laboratorio para la implementación de sistemas de drenaje y alcantarillado, mientras que los equipos socioambientales recopilan información necesaria para autorizar nuevos préstamos de tierras y orientar a las comunidades sobre los cuidados requeridos en la ejecución del proyecto.

Estos avances posicionan a Paraguay como uno de los países más comprometidos con la concreción del Corredor Bioceánico, tanto por su nivel de ejecución física como por la articulación interinstitucional y comunitaria que ha desplegado en el territorio. La consolidación de la ruta PY-15 en el Chaco paraguayo no solo fortalece la conectividad logística del país, sino que también reafirma su papel estratégico en la

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

vertebración de una red bioceánica que busca integrar los mercados del Atlántico y el Pacífico a través de América del Sur.

En el panorama del desarrollo del Corredor Vial Bioceánico, se llevó a cabo una reunión en suelo paraguayo, específicamente en la localidad de Pozo Hondo (departamento de Boquerón), donde se discutió la viabilidad del proyecto “Estudio de Factibilidad Técnica, Económica y Socioambiental, Diseño Final de Ingeniería y Catastro del Centro de Frontera y del Puente Internacional sobre el Río Pilcomayo entre Pozo Hondo y Misión La Paz”. Esta iniciativa, impulsada por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) de Paraguay, busca consolidar la conectividad entre Paraguay y Argentina, dinamizando el comercio bilateral y facilitando el tránsito de personas y mercancías en el corazón del Chaco paraguayo.

Este tramo forma parte del tercer segmento del Corredor Vial Bioceánico, y su ejecución es estratégica para la conexión entre los océanos Atlántico y Pacífico, atravesando Paraguay, Brasil, Argentina y Chile. La ruta PY-15, eje principal del corredor en territorio paraguayo, consolidaría a esta región como un nodo logístico fundamental en el Cono Sur, con repercusiones directas en la agroindustria, el transporte internacional y la economía regional.

Durante una jornada puesta en Mariscal Estigarribia, se realizó una consulta pública con representantes locales y pobladores de Misión La Paz (Argentina), donde se abordaron aspectos técnicos y ambientales del futuro paso internacional. Las intervenciones reflejaron el compromiso del gobierno paraguayo con la sostenibilidad, la participación ciudadana y la transparencia en proyectos de gran escala.

En paralelo, desde el lado argentino, representantes de la provincia de Salta manifestaron su preocupación por la falta de avances en las obras de infraestructura complementarias, como los puentes y accesos al trazado binacional. Mientras Paraguay ya avanzó en el financiamiento y planificación de obras, del lado argentino se percibe cierta demora, generando tensiones respecto a la articulación binacional del proyecto.

A pesar de estas diferencias, tanto autoridades paraguayas como argentinas expresaron su interés común en concretar el Corredor Bioceánico, particularmente en su eje Capricornio. Este tipo de encuentros y consultas públicas reflejan no solo la voluntad política de avanzar en la integración física, sino también los desafíos propios de la coordinación entre países con capacidades desiguales y distintos niveles de avance institucional.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

Figura 10: Mapa de Trazado final del Corredor Bioceánico con conclusión prevista para 2026

Fuente: Midiamax (2024)

4.3.2 Mecanismos de Conservación Ambiental y Conflictos Socioambientales

El avance del Corredor Bioceánico por el Chaco paraguayo, y en particular por el municipio de Mariscal Estigarribia, ha puesto en tensión la frágil relación entre desarrollo vial e integridad ecológica en una de las ecorregiones más biodiversas y vulnerables del Cono Sur. Como señalan Mereles et al. (2020, p. 32), “la identificación de áreas núcleo de biodiversidad en el Chaco paraguayo evidencia que la continuidad del hábitat remanente sólo puede garantizarse mediante el diseño e implementación de corredores biológicos, dado el alto nivel de fragmentación ocasionado por los cambios en el uso del suelo”

En ese sentido, la normativa paraguaya establece como requisito para proyectos de gran escala la elaboración de Estudios de Impacto Ambiental (EIA[34]), así como mecanismos de consulta pública. En el caso del corredor, el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES), en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), ha articulado procedimientos formales de evaluación socioambiental y planes de mitigación, incluyendo medidas para el control de la deforestación, el manejo de fauna silvestre y la protección de zonas de recarga acuífera. No obstante, la aplicación efectiva de estos mecanismos ha sido objeto de

[34] Estudios de Impacto Ambiental

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

cuestionamientos.

Durante las entrevistas realizadas en Mariscal Estigarribia, diversas voces comunitarias y actores institucionales señalaron falta de información clara y oportuna sobre los impactos ambientales reales del proyecto, así como una débil presencia de fiscalización estatal en el territorio. Aunque se realizaron audiencias públicas previas, la percepción general es que estas instancias respondieron más a un cumplimiento formal que a una participación efectiva de las comunidades afectadas. Esto se agrava por la limitada capacidad de las autoridades locales para incidir en las decisiones vinculadas al trazado y ejecución de las obras.

Asimismo, se identificaron conflictos emergentes vinculados al uso del suelo y al acceso al agua, especialmente en zonas donde la apertura de caminos ha facilitado el ingreso de actividades agroganaderas extensivas. La expansión del frente de colonización privada, muchas veces a costa del bosque nativo, genera presión sobre territorios indígenas y comunidades rurales, provocando fragmentación de ecosistemas y afectando prácticas tradicionales de subsistencia (Mereles, 2020). En este contexto, el Corredor puede actuar como un vector indirecto de transformación ambiental acelerada, si no se aplican criterios de ordenamiento territorial inclusivo y de justicia socioecológica.

A pesar de la retórica oficial sobre sostenibilidad, en la práctica predomina una lógica de eficiencia logística, con escasa consideración por los desequilibrios ecológicos acumulativos ni por las formas de vida locales. La ausencia de mecanismos comunitarios de monitoreo ambiental participativo refuerza la asimetría entre quienes deciden y quienes experimentan los efectos del megaproyecto. La tensión entre infraestructura estratégica e integridad ambiental constituye, por tanto, un conflicto estructural, que no se resuelve exclusivamente con medidas técnicas, sino que requiere una profunda transformación en los marcos de gobernanza territorial.

4.3.2.1 Marco legislativo y normativo

El marco legal que rige las cuestiones ambientales y territoriales en Paraguay presenta una estructura normativa amplia, aunque con importantes desafíos en su aplicación efectiva. En el contexto de los proyectos de infraestructura, como el Corredor Bioceánico, la legislación ambiental y las disposiciones sobre los derechos indígenas adquieren especial relevancia, dado su potencial impacto sobre territorios de alta sensibilidad ecológica y sociocultural.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

A nivel nacional, las principales normas ambientales son administradas por el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES) y, en lo relativo a la salud ambiental, por el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. La elaboración y aprobación de leyes ambientales corresponde al Congreso Nacional, el cual cuenta con comisiones específicas en ambas cámaras para el tratamiento de proyectos relacionados con recursos naturales y ecología. En este marco, destaca también la Comisión Nacional de Defensa de los Recursos Naturales, creada por ley en 1990, con participación de representantes de los tres poderes del Estado, organizaciones civiles, universidades y entidades indígenas, y cuya misión es coordinar y orientar políticas de defensa del medio ambiente.

La Constitución Nacional de 1992 establece un marco normativo claro con relación a los derechos ambientales y de los pueblos indígenas. El artículo 7 consagra el derecho de toda persona a habitar un ambiente saludable y equilibrado, mientras que el artículo 8 establece la obligación de recomponer e indemnizar cualquier daño ambiental. Asimismo, el artículo 38 reconoce el derecho colectivo de los ciudadanos a defender los intereses difusos, incluyendo el ambiente y el hábitat.

Respecto a los pueblos indígenas, los artículos 62 al 67 de la Constitución reconocen su existencia como grupos culturales anteriores a la formación del Estado, garantizan su derecho a la identidad étnica y al ejercicio de sus formas propias de organización social, económica, política y religiosa. El artículo 64 otorga el derecho a la propiedad comunitaria de la tierra, declarando que esta debe ser suficiente en extensión y calidad para garantizar su supervivencia cultural y económica. Además, se prohíbe su enajenación, embargo o traslado sin consentimiento, y se exime a las comunidades indígenas del pago de tributos y de cargas públicas.

En cuanto a la legislación ambiental, desde la década de 1990 se ha avanzado en la tipificación de delitos ecológicos, estableciendo penalidades civiles y penales por daños al medio ambiente. No obstante, los mecanismos de control y fiscalización son débiles, debido principalmente a la escasez de recursos técnicos e institucionales, lo que genera una brecha entre la norma y su cumplimiento efectivo.

En el ámbito internacional, Paraguay ha ratificado múltiples convenios de relevancia ambiental y de derechos indígenas. Entre ellos, destaca el Convenio N.º 169 de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales, ratificado mediante Ley N.º 234/93, que obliga a los Estados a proteger los derechos de los pueblos indígenas y a garantizar su participación efectiva en las decisiones que los afecten directamente. Según este marco, toda

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

intervención sobre sus territorios debe ser objeto de consulta previa,libre e informada, a través de sus instituciones representativas.

En materia ambiental, Paraguay ha suscrito tratados clave como la Convención sobre Diversidad Biológica (Ley N.º 253/93), el Convenio de Viena sobre la capa de ozono (Ley N.º 61/92), el Convenio de Basilea sobre desechos peligrosos (Leyes N.º 567/95 y 1282/98), y el Protocolo de Kioto (Ley N.º 1447/99), entre otros. Asimismo, en el plano regional, ha firmado acuerdos bilaterales y multilaterales sobre conservación de recursos naturales, navegación de ríos compartidos, lucha contra la desertificación y control del tráfico de madera.

No obstante, este marco jurídico robusto, los efectos del Corredor Bioceánico en territorios sensibles como Mariscal Estigarribia evidencian una brecha estructural entre la legislación y su implementación real. La persistencia de conflictos territoriales, la fragilidad del derecho indígena frente a los intereses extractivistas, la limitada fiscalización ambiental y la falta de participación efectiva de las comunidades locales en la toma de decisiones, exponen las debilidades de un sistema que, aunque normativamente garantista, adolece de mecanismos eficaces de protección en el terreno.

4.3.2.2 Marco Legal Aplicable al Proyecto Vial Cruce Centinela – Mariscal Estigarribia – Pozo Hondo (320 km)

El marco normativo paraguayo establece una serie de leyes, decretos y códigos que regulan el desarrollo de infraestructuras, con especial énfasis en la protección ambiental, el control institucional y los derechos sociales.

i. Fiscalización y control del Estado
   - Ley 276/93 y la Contraloría General: establece auditorías financieras y de gestión en todas las reparticiones públicas, incluyendo aspectos ambientales.
   - La Dirección General de Control de la Gestión Ambiental tiene atribuciones específicas para fiscalizar el cumplimiento ambiental en obras públicas.

ii. Evaluación de Impacto Ambiental
   - Ley 294/93: declara obligatoria la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) para obras de alto impacto, con la SEAM[35] (hoy MADES) como autoridad de aplicación.
   - Decretos 453/2013 y 954/2013: reglamentan esta ley, ampliando su alcance.

[35] Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

- La Ley 3001/06 exige compensación ambiental (mínimo 1% del presupuesto) mediante Certificados de Servicios Ambientales.

iii. Protección de recursos naturales/Normativas específicas regulan:
- Recursos forestales y hídricos (Leyes 422/73, 3239/07, 253/93)
- Vida silvestre y biodiversidad (Ley 96/92, Ley 5302/14 sobre Panthera onca)
- Áreas Silvestres Protegidas (Ley 352/94)
- Prevención de incendios (Ley 4014/10)

iv. Delitos ambientales y sanciones
- Ley 716/96 (Delito ecológico) y el Código Penal (Ley 1160/97) penalizan vertidos de efluentes contaminantes, afectación de cursos de agua y residuos tóxicos.
- Decreto 18831/86: prohíbe descargas en cuerpos de agua que puedan degradar el ambiente.

v. Ordenamiento institucional
- Ley 1561/2000 crea el Sistema Nacional del Ambiente (SISNAM), el Consejo Nacional del Ambiente (CONAM) y la Secretaría del Ambiente (SEAM) como órgano rector de la política ambiental.
- Se establece la coordinación entre niveles de gobierno (nacional, departamental y municipal) para garantizar una gestión armónica del ambiente.

vi. Otros marcos legales relevantes
- Código Sanitario (Ley 836/80): aborda contaminación, higiene y salud pública.
- Código Laboral (Ley 213/93): exige condiciones seguras y formación en salud ocupacional.
- Ley de Calidad del Aire (Ley 5211/14): regula emisiones contaminantes.
- Leyes orgánicas municipal y departamental (Ley 3966/10 y Ley 436/94): determinan responsabilidades locales en gestión ambiental.

4.3.2.3 Zonas afectadas

En el ámbito municipal, las regulaciones ambientales y sociales aplicables al tramo del Corredor Bioceánico que atraviesa los municipios de Filadelfia y Mariscal Estigarribia presentan importantes contrastes. Mientras que Filadelfia cuenta con un conjunto relativamente consolidado de ordenanzas ambientales y urbanas, Mariscal

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

Estigarribia carece de normativa específica en la materia, lo que revela ciertas limitaciones institucionales en su capacidad de planificación y control territorial.

Entre las ordenanzas municipales de Filadelfia se destacan las relativas al ordenamiento territorial y desarrollo urbano (Ord. 20/2010), la regulación sobre limpieza urbana, talleres y baldíos (04/2011), el control de la contaminación sonora (07/2011), la provisión de agua para consumo humano (05/2013) y la gestión del arbolado público (05/2014). Asimismo, la Ordenanza 61/2018 establece los procedimientos obligatorios para la obtención de permisos de construcción e inspección de obras. Estas normativas forman parte de un entramado normativo local que busca responder a los desafíos de urbanización y expansión que atraviesan las ciudades del Chaco Central.

En contraste, el municipio de Mariscal Estigarribia, pese a ser un territorio clave en la articulación del Corredor Bioceánico, no cuenta con ordenanzas municipales ambientales vigentes. No obstante, ha participado en iniciativas de planificación territorial, tales como el Plan Estratégico de Desarrollo Municipal 2011–2025, elaborado en el marco del Programa Corredores de Integración de Occidente (Préstamo BID 1278/OC-PR), así como en el diseño del Plan Municipal de Adaptación al Cambio Climático 2017–2022, formulado mediante procesos participativos con apoyo técnico. A nivel departamental, tanto Boquerón como Alto Paraguay disponen de un Plan de Ordenamiento Ambiental del Territorio, elaborado en 2007 por la SEAM con el apoyo de la USAID[36].

Este panorama evidencia una asimetría normativa e institucional entre municipios colindantes, lo que puede generar brechas en los mecanismos de regulación ambiental y gestión del territorio en zonas de alta intervención de infraestructura. La ausencia de ordenanzas ambientales locales en Mariscal Estigarribia representa un desafío significativo, dado su rol estratégico como nodo logístico del Corredor Bioceánico. La capacidad normativa de los gobiernos locales resulta clave no solo para el control de impactos ambientales, sino también para fortalecer la gobernanza territorial y asegurar una participación comunitaria efectiva en los procesos de desarrollo.

Por otra parte, a nivel nacional, las intervenciones viales impulsadas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) se rigen por las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs), reconocidas por la entonces Secretaría del Ambiente (SEAM) mediante la Nota N° 367/04. Estas especificaciones establecen un

[36] La Agencia de EE. UU. para el Desarrollo Internacional

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

conjunto de normas ambientales obligatorias para todas las etapas del ciclo de vida de las obras viales (factibilidad, diseño, construcción y mantenimiento), con el fin de prevenir, mitigar o compensar los efectos negativos sobre el ambiente físico, biológico y social.

Las ETAGs [37]son incluidas en los pliegos de licitación y contratos de obra, y su cumplimiento es fiscalizado por empresas contratadas por el MOPC, que deben contar con profesionales ambientales. Adicionalmente, cada proyecto vial debe someterse a un proceso de evaluación ambiental conforme a la Ley 294/93 y su Decreto Reglamentario N° 14.281/96, lo que incluye la obtención de una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) emitida por el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES).

Asimismo, los documentos técnicos de obra incluyen Especificaciones Técnicas Ambientales Particulares (ETAPs[38]), que adaptan las exigencias ambientales a las condiciones específicas de cada tramo. En el caso del tramo Cruce Centinela Mariscal Estigarribia, Pozo Hondo, se ha constatado la incorporación de estos instrumentos como parte de los procesos técnicos y contractuales requeridos, aunque su implementación práctica depende en gran medida de la calidad de la fiscalización y del seguimiento institucional efectivo.

En conjunto, la existencia de normativas nacionales robustas, pero con baja presencia normativa local, especialmente en municipios estratégicos como Mariscal Estigarribia, sugiere la necesidad de reforzar la articulación entre niveles de gobierno y de fortalecer las capacidades técnicas y jurídicas de los gobiernos municipales para la gestión sostenible del territorio en contexto de megaproyectos de infraestructura.

4.3.3 Riesgo de trata de personas y vulnerabilidad social

En las últimas décadas, la trata de personas se ha consolidado como una de las formas más graves y persistentes del crimen organizado, vulnerando derechos humanos fundamentales y afectando especialmente a mujeres, niños, migrantes e indígenas. En países como Paraguay y Chile, la preocupación por este fenómeno ha derivado en la adopción de marcos legales específicos y planes nacionales de acción. Sin embargo, las características geográficas, sociales y políticas propias de cada país especialmente en regiones de frontera continúan siendo factores que facilitan la

[37] Especificaciones Técnicas Ambientales Generales

[38] Especificaciones Técnicas Ambientales Particulares

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

persistencia y expansión del delito.

La construcción del Corredor Bioceánico, al atravesar zonas de baja densidad poblacional, débil presencia estatal y alta movilidad transfronteriza, como el Chaco paraguayo, el norte de Chile, Formosa en Argentina o Foz de Iguazú en Brasil, representa un riesgo potencial. Estas áreas, como muestra la Imagen 1, coinciden con rutas ya identificadas como corredores delictivos (López, 2025).

4.3.3.1 Contexto geográfico, social y político

Chile, con más de 4.000 km de litoral, múltiples pasos fronterizos y concentración económica en el centro del país, se configura como territorio de tránsito y destino de flujos migratorios. Esta situación, sumada a condiciones de vulnerabilidad laboral, ha facilitado casos de trata laboral, especialmente en el sector agrícola (Ministerio del Interior de Chile, 2024).

Paraguay, por su parte, es un país mediterráneo con fronteras altamente porosas. Es considerado principalmente como país de origen y tránsito, con zonas rurales aisladas y escasa institucionalidad, donde operan redes de captación y traslado (Mesa Interinstitucional, 2020). La tasa de informalidad laboral en Paraguay alcanza al 70 %, lo cual limita gravemente el acceso a derechos sociales y laborales (MTESS, 2022) Citado de (López, 2025).

Ambos países comparten características estructurales: altos niveles de población indígena y rural, servicios estatales limitados en regiones periféricas y brechas en la implementación de políticas públicas. fuentes informativas comentan que en Chile, entre 2016 y 2019, al menos 29 migrantes latinoamericanos fueron víctimas de trata laboral, bajo amenaza de perder su estatus migratorio. Por su parte López (2025), menciona que en Paraguay tambien se presenta altos niveles de explotación sexual, con población indígena en situación de extrema vulnerabilidad (Observatorio del Sur, 2025).

4.3.3.2 Comparación estadística

Entre 2017 y 2022, Chile formalizó 63 causas de trata, identificó 347 víctimas y dictó 27 sentencias condenatorias (MITP, 2023). Paraguay, en el mismo período,

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

reportó 132 causas ingresadas, con mayor concentración en la Capital y Alto Paraná. Sin embargo, las cifras paraguayas presentan limitaciones importantes: varios departamentos no reportan datos, lo que revela una capacidad institucional desigual y deficiencias en la recolección y clasificación de la información.

Chile destaca por el otorgamiento de 193 visas a víctimas de trata (53 % humanitarias), lo cual representa una herramienta efectiva de reparación y protección. Paraguay, en cambio, aún no cuenta con mecanismos de regularización similares, y los albergues especializados tienen cobertura limitada, principalmente para mujeres (U.S. Embassy in Paraguay, 2024) mencionado en López (2025)

4.3.3.3 Género, explotación y patrones de trata

Los datos revelan patrones diferenciados de explotación: en Chile, 41 de las 63 causas fueron por trata sexual, y 22 por trata laboral. El 41 % de las víctimas fueron hombres, evidenciando una masculinización de la trata laboral. Según diversos análisis de investigación en Paraguay, los datos oficiales son más fragmentados, pero informes del Ministerio Público indican que el 63 % de los casos son por trata sexual, con mayoría de víctimas mujeres, muchas menores de edad.

Además, se constata una fuerte subrepresentación de víctimas masculinas en Paraguay, debido en parte a la falta de infraestructura institucional para su protección, mientras que en Chile, si bien existen albergues, estos están centralizados en Santiago y no cubren adecuadamente las regiones más vulnerables ni a las víctimas masculinas (U.S. Embassy in Chile, 2024) como se menciona en López (2025)

4.3.3.4 Marco normativo y cooperación internacional

Ambos países han suscrito los principales instrumentos internacionales, como el Protocolo de Palermo. Chile cuenta con la Ley N.º 20.507, que tipifica la trata y establece penas de 5 a 10 años de prisión, y la Ley N.º 21.325 de Migraciones. Paraguay adoptó la Ley N.º 4788/12, que establece penas de hasta 20 años en casos agravados y reconoce un plan nacional contra la trata. Sin embargo, en ambos casos se observan desafíos en la implementación territorial, seguimiento de causas y coordinación interinstitucional (Ley 20.507; Ley 4788/12).

En Paraguay, si bien existen líneas de atención como el 137 y campañas

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

del Ministerio de la Mujer, la falta de albergues para hombres, la baja cantidad de condenas y la escasa articulación entre instituciones limitan la efectividad de la respuesta estatal. En Chile, aunque el mecanismo de denuncia es más robusto, el acceso desigual a servicios y la concentración de recursos en la capital perpetúan barreras para las víctimas en regiones periféricas.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

3 CONSIDERACIONES FINALES

El proceso de integración regional en América del Sur es complejo y multidimensional, marcado por tensiones profundas entre la cooperación y la dependencia. Desde el año 2000 hasta la actualidad, los esfuerzos por fortalecer la integración física y comercial han buscado superar las barreras territoriales y económicas que frenan el desarrollo de la región. Sin embargo, estos avances han ocurrido en un contexto de asimetrías económicas, políticas y sociales, así como bajo la creciente influencia de actores externos que condicionan las agendas nacionales y regionales.

La infraestructura juega un papel fundamental como motor del crecimiento económico, pero también puede convertirse en un instrumento de poder que perpetúa dinámicas de dominación geoeconómica. Organismos como la IIRSA ilustran esta dualidad: por un lado, promueven la conexión entre territorios y la superación de desigualdades; por otro, en ocasiones reproducen patrones de exclusión y dependencia.

Las teorías sobre desigualdad territorial y el riesgo de reproducir la dependencia permiten entender cómo los megaproyectos, si no se articulan con políticas integrales de inclusión, pueden agravar las diferencias espaciales y sociales en lugar de mitigarlas.

En definitiva, la integración regional en América del Sur enfrenta el desafío de construir un proyecto que combine la infraestructura física con la justicia territorial, evitando la concentración de beneficios en actores privilegiados y rompiendo con las estructuras históricas de dependencia.

Por otro lado, el Corredor Bioceánico Capricornio emerge como una de las apuestas más ambiciosas de integración física en América del Sur en el siglo XXI. Su evolución, desde una idea geoestratégica hasta una ruta concreta, refleja las tensiones, intereses y dinámicas que atraviesan el regionalismo actual. A través del análisis realizado, se ha demostrado que este proyecto no es únicamente una obra de infraestructura, sino un dispositivo geopolítico, económico y territorial que redefine las relaciones entre los Estados, los actores privados y las poblaciones locales.

En términos positivos, el corredor representa una oportunidad concreta para países sin litoral como Paraguay y Bolivia de conectarse al Pacífico, diversificar rutas de exportación y atraer inversiones logísticas. Además, puede consolidar nuevas cadenas regionales de valor si se logran integrar zonas industriales, logísticas y productivas a lo largo de su trazado. La inclusión de Paraguay como nodo estratégico evidencia cómo

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

ciertos países pueden reconfigurar su posición periférica dentro del sistema regional.

Sin embargo, también se advierten riesgos estructurales. Uno de los más destacados es que el corredor consolide un modelo extractivista con bajo valor agregado, sirviendo solo como vía de salida de materias primas. De igual manera, existe la posibilidad de que los beneficios se concentren en territorios o actores específicos, generando nuevos desequilibrios tanto entre países como al interior de cada Estado. La participación de grandes actores financieros y empresariales, sin una gobernanza regional clara, también puede reducir el impacto positivo esperado sobre las comunidades locales.

Además, la proliferación de rutas alternativas y la falta de articulación entre ellas plantea el riesgo de fragmentación de los esfuerzos de integración regional. En lugar de consolidarse como un eje vertebrador del desarrollo sudamericano, el corredor podría quedar subordinado a intereses externos o replicar las lógicas de dependencia y marginación del pasado.

En suma, el Corredor Bioceánico Capricornio no es un proceso neutral. Su implementación y efectos dependen de las decisiones políticas, alianzas institucionales y de la voluntad de transformar la infraestructura en una herramienta de desarrollo justo y equitativo, y no solo en un canal de extracción. La clave estará en si los países involucrados logran pasar de la retórica de la integración al ejercicio efectivo de una planificación regional compartida y soberana.

Finalmente, para el análisis del trazado del Corredor Bioceánico en el municipio de Mariscal Estigarribia revela profundas tensiones entre las promesas de desarrollo regional impulsadas por la integración física y las realidades locales marcadas por debilidades estructurales. Si bien el megaproyecto se presenta como una oportunidad estratégica para conectar el Atlántico con el Pacífico y posicionar a Paraguay como eje logístico continental, su implementación en territorios como el Chaco paraguayo reproduce lógicas de planificación centralizadas, excluyentes y escasamente adaptadas a las particularidades socioterritoriales del lugar.

Las entrevistas a actores institucionales y comunitarios, junto con el análisis de documentos técnicos y observación de campo, muestran que persiste un bajo nivel de participación efectiva de los gobiernos locales y de las comunidades indígenas en las decisiones clave. A pesar de ciertos discursos de inclusión, las asimetrías en la distribución de beneficios se mantienen, y no se han implementado mecanismos adecuados de consulta previa, mitigación de impactos ni redistribución equitativa de oportunidades.

Asimismo, el estudio ha evidenciado que, en lugar de actuar como

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

catalizador de desarrollo endógeno, la infraestructura corre el riesgo de consolidar un corredor extractivista, funcional a intereses logísticos globales y a dinámicas de concentración de capital. Esta dinámica se expresa en la falta de articulación con políticas sociales, productivas o ambientales sostenibles, y en la invisibilización de problemáticas emergentes como la trata de personas o el avance del agronegocio sobre territorios indígenas.

Concluyendo que el caso de Mariscal Estigarribia permite observar que el Corredor Bioceánico, lejos de ser una infraestructura neutral, reconfigura relaciones de poder, acceso a recursos y modos de habitar el territorio. La ausencia de una planificación territorial participativa y redistributiva puede derivar en una profundización de las desigualdades existentes. Por lo tanto, resulta clave repensar el modelo de integración regional desde un enfoque que priorice la justicia territorial, la participación local y la sostenibilidad a largo plazo.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

4 REFERENCIAS

ARANEDA, J. **Los dueños de Chile y su gobierno contra la voluntad del pueblo: Las AFP**. Disponible en: https://www.alaine.org/es/articulo/211867. Acceso en: 20 jul. 2024.

ADUANANEWS. **Paraguay estudia su implementación en el Corredor Bioceánico Vial.** Disponible en: https://aduananews.com/convenio-tir-paraguay-estudia-su-implementacion-en-el-corredor-bioceanico-vial/. Acceso en: 20 jul. 2024.

ALMEIDA, L.P; CARISSIMI, F.O. Políticas públicas, territorialidade e transformações societárias: uma análise a partir do Corredor Rodoviário Bioceânico. **Interações**, Campo Grande, v. 24, n. 4, 2023.

AGENCIA IP. **Corredor Bioceánico transformará el Chaco y revolucionará conectividad y desarrollo económico del país**. Disponible en: https://www.ip.gov.py/ip/2024/06/03/corredor-bioceanico-transformara-el-chaco-y-revolucionara-conectividad-y-desarrollo-economico-del-pais. Acceso en: 21 jul. 2025.

ABC Paraguay. **Paraguay: en Mariscal deforestaron 17.000 hectáreas en diciembre del 2014**. Disponible em: https://www.biodiversidadla.org/Noticias/Paraguay_En_Mariscal_deforestaron_17.000_hectareas_en_diciembre_de_2014?. Acceso en: 17 Junio. 2025.

Banco Interamericano de Desarrollo. **La integración de la infraestructura regional en los países andinos**. Disponible en: https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-integraci%C3%B3n-de-la-infraestructura-regional-en-los-pa%C3%ADses-andinos.pdf. Acceso en: 21 jul. 2025.

BOISIER, S. América Latina en un medio siglo (1950/2000): el desarrollo, ¿donde estuvo?. **Investigaciones Regionales**, Argentina, v. 9, p. 145 – 167, noviembre 2006.

BOTTO, M. **La integración regional en América Latina: Quo Vadis? El Mercosur desde una perspectiva sectorial y comparada**. 1ª ed. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba, 2015.

BASE-IS. Informe especial N° 68. **Deforestación en el Chaco Paraguayo: El caso del distrito de Mariscal Estigarribia.** Diciembre 2023. Disponible en: https://www.baseis.org.py/wp-content/uploads/2023/12/Informe-especial-68-BASE.pdf. Acceso en: 22 jul. 2025.

CAVIALPA. **Paraguay será sede del 5º Foro del Corredor Bioceánico Capricornio**. 2024. Disponible en: https://cavialpa.org.py/noticia/paraguay-sera-sede-del-5o-foro-del-corredor-bioceanico-capricornio/. Acceso en: 26 jul. 2025.

Carvalho, B. Regionalismo E Integração da Infraestrutura na América do Sul: uma análise diante da crise regional (2014-2022). Dissertação (Pós-Graduação em Relações Internacionais San Tiago Dantas) - Universidade EstadualPaulista “Júlio de Mesquita Filho” (Unesp), da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), 2023.

CEPAL; Instituto Lula; BID; CAF. Desarrollo e integración en América Latina. Santiago,

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

2016. Disponible en: https://www.cepal.org/es/publicaciones/40896-desarrollo-integracion-america-latina. Acceso en: 22 jul. 2025.

CEPAL. **Integração regional e desenvolvimento econômico – com referência a Celso Furtado**. Brasília: CEPAL – Escritório no Brasil, 2005. Disponible en: https://cdi.mecon.gob.ar/bases/doc/cepal/br/d028.pdf Acceso: 21 jul. 2025.

CEPAL; UNASUR; NACIONES UNIDAS. **UNASUR: Infraestructura para la integración regional**. Santiago, 2011. Disponible en: https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/b60c4cd9-a6a7-460d-ba71-4a04b3550bc6/content. Acceso en: 18 jul. 2025.

COSIPLAN. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. **Fichas de la Cartera del COSIPLAN y de la API por Eje y por País**. Disponible en: https://www.flipsnack.com/iirsa/fichas-de-la-cartera-del-cosiplan-y-de-la-api-por-eje-y-por-pais.html. Acceso en: 22 jul. 2025.

Dos Santos, P. Integração física sul-americana: um estudo da rota de integração latino-americana (RILA). Dissertação. (Pós-Graduação em Relações Internacionais San Tiago Dantas) - Universidade EstadualPaulista “Júlio de Mesquita Filho” (Unesp), da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), 2025.

Dos Santos, K. O significado da iniciativa para a integração da infraestrutura regional sul-americana IIRSA no regionalismo Sul-americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil. Dissertação. (Mestrado em Relações Internacionais, Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais San Tiago Dantas) - Universidade EstadualPaulista “Júlio de Mesquita Filho” (Unesp), da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), 2013.

ENGEL, E; FISCHER, R; GALETOVIC, A. Private finance of public infrastructure. Annual Review of Financial Economics. **Annual reviews Connect**, v. 14, p. 319–335, noviembre 2022.

ELLIS, E. China's Role in Latin America and the Caribbean. **Center for strategic & international studies**, Washington DC, march 2022.

Ferchen, M. AS RELAÇÕES ENTRE CHINA E AMÉRICA LATINA: IMPACTOS DE CURTA OU LONGA DURAÇÃO?. **Revista de Sociologia e Política**, Brasil,vol. 19, noviembre, 2011.

FURTADO, Celso. *Teoria e política do desenvolvimento econômico*. 10. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

GOMEZ, Orlando. Entrevista sobre el trayecto del corredor biooceánico de la ciudad de Mariscal Estigarribia. [Entrevista concedida a: Cinthia Maribel Martinez Iglesia]. Chaco, Boquerón, 05 jul. 2025. **Archivo digital (Audio).** Disponível em: Google Drive (acesso privado).

GONZALEZ, Rafael. **El Corredor Bioceánico que revolucionará Sudamérica**. 25 sept. 2022. 1 vídeo documental (15 min, 7 seg), (Historia Geopolítica). Disponible en:

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

https://www.youtube.com/watch?v=oiCJL0U03r4. Acesso en: 5 jul 2025.

GONZALEZ, MARIA JUSTA. Entrevista sobre el impacto del corredor biooceánico en las comunidades indígenas pertenecientes a la ciudad de Mariscal Estigarribia. [Entrevista concedida a: Cinthia Maribel Martinez Iglesia]. 05 jul. 2025.
Archivo digital (Audio). Disponível em: Google Drive (acesso privado).

GUDYNAS, E. Extractivismos: el concepto, sus expresiones y sus múltiples violencias. **Papeles de relaciones ecosociales y cambio global**, n. 143, p. 61-70, 2018.

GUDYNAS, E. **Naturaleza Extractivismos y Corrupción: Anatomía de una relación perversamente simbiótica.** Ediciones Abya Yala. Monte Video: ClAES Centro latino americano de ecología social Monte video, Urugay; la libre proyecto editorial, 2018.

IIRSA. **Agenda de implementacion Concensuada 2005-2010.** Informe de evaluacion Julio del 2010. Disponible em: https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/aic_2005_2010_informe_de_evaluacion.pdf

IIRSA. **Planificación Territorial Indicativa. Cartera de proyecto IIRSA 2004.** Disponible em: https://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=61

Kay, C. Theotonio Dos Santos (1936-2018): The Revolutionary Intellectual Who Pioneered Dependency Theory. Development and Change, v. 51, n. 2, march 2020.

LANFRANCONI, Aldo. Corredor Bioceânico: as potencialidades para a RILA e os municípios fronteiriços. In: VI SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA RILA, 2024. Porto Murtinho: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), 2024.

LÓPEZ, D. La habilitación del Corredor Bioceánico y su posible incidencia en la trata de personas en la ruta de Paraguay a Chile. In: XIX Jornada de jóvenes investigadores e innovadores de la UNA, 2025, Asunción.

MARTINS, P; BRESSAN, R. Integración física regional sudamericana: perspectivas y desafíos sobre la Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA). **Investigación y análisis.** Disponible en: https://www.cries.org/wp-content/uploads/2024/02/009-Martins-Bressan.pdf. Acceso en: 22 jul. 2025.

MALAMUD, C. (2018). Los retos y oportunidades de América Latina y el Caribe en el nuevo orden internacional. A**merica Latina y el Caribe:** en una década de incertidumbre. Costa rica: FLACSO, Un Our Hope For Peace & Universidad para la Paz, 2018 p.27-61.

MERELES, F.; CESPEDES, G.; CARTES, L.; Goerzen, R.; EGEA, J.; Yanosky, A; Gustafson, A.; rodriguez, G.; VILLALBA, L.; CACCIALI, M. Corredores Biológicos como una vía de conectividadool en la Región de los Grandes Chaco americano: Identificación de Puntos críticos biodiversidad en el Ecore -regiones del Chaco paraguayo. **Bilingual publishing CO**. Paraguay, v. 2, n. 1, p. 27-36, 2020.

MERCOSUR. **Declaración de Asunción sobre corredores bioceánicos.** Asunción, 2015. disponible em https://observarota.com.br/repositorio/Doc1.Declaracion-de-Asuncion.pdf. Acceso en: 18 jul. 2025.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

MIC – Ministerio de Industria y Comercio Paraguay. **Corredor Bioceánico e hidrovía como herramientas centrales para el desarrollo industrial y logístico del país**. Disponible en: https://www.mic.gov.py/corredor-bioceanico-e-hidrovia-como-herramientas-centrales-para-el-desarrollo-industrial-y-logistico-del-pais/. Acceso en: 18 jul. 2025.

Ministerio de Economía Fomento y Turismo: **Chile lanza Plan de Acción para concretar el Corredor Bioceánico Vial**. Disponible en: https://www.economia.gob.cl/2025/04/14/chile-lanza-plan-de-accion-para-concretar-el-corredor-bioceanico-vial.htm. Acceso en: 18 jul. 2025.

MOPC. **Análisis socio cultural.** Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: ruta bioceánica (PR-L1200). Asunción: Mingarã Asociación para el Desarrollo Sustentable, 2025.

MOPC; Paraguay Teta rembiapo ha marandu motendondeha; BID; IDOM. **ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS Y DE ÁREA DE INFLUENCIA**. Segunda edición. Asunción: MOPC, Paraguay Teta Rembiapo Ha Marandu Motendondeha, BID, IDOM, 2025.

NU. CEPAL. **Integración regional: hacia una estrategia de cadenas de valor inclusivas.** Santiago: Cepal; Naciones Unidas, 2014.

Ortega, G. **Extractivismo en el Chaco paraguayo: un estudio exploratorio.** Paraguay: BASE-IS; RLS; Diakonia, año 2013.

PORT HINK Agenda para la Transformación Portuaria. **Bolivia y Paraguay impulsarán corredor ferroviario bioceánico que podría ahorrar un 25% de costos logísticos**. Disponible en: https://porthink.com/bolivia-y-paraguay-impulsaran-corredor-ferroviario-bioceanico-que-podria-ahorrar-un-25-de-costos-logisticos?. Acceso em: 22 jul. 2025.

PORTO-GONÇALVES, C. W. PARTEI Globalizando: a construção do sistema-mundo moderno-colonial. A globalização da natureza e a natureza da globalização. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006. p. 9-58.

PUERTO ANTOFAGASTA. **Puerto Antofagasta proyecta liderazgo logístico en seminario del Corredor Bioceánico**2024. Disponible en: https://www.anfport.cl/puerto-antofagasta-proyecta-liderazgo-logistico-en-seminario-del-corredor-bioceanico/. Acceso en: 26 jul. 2025.

PUERTO ANTOFAGASTA. **Conectividad e integración regional: Puerto Antofagasta destaca en lanzamiento del nuevo Plan del Corredor Bioceánico**. 2025. Disponible en: https://www.anfport.cl/conectividad-e-integracion-regional-puerto-antofagasta-destaca-en-lanzamiento-del-nuevo-plan-del-corredor-bioceanico/ Acceso en 26 jul. 2025.

RIGGIROZZI, P.; GRUGEL, J. Políticas de salud en UNASUR: legitimidad, democracia y legitimidad de resultado. Investigación y Análisis. Pensamiento Propio, n. 43.

ROJAS ARAVENA, F. **Argentina, Brasil y Chile: integración y seguridad**: El relacionamiento estratégico: un concepto que requiere ser desarrollado**.** Editorial Nueva Sociedad. Chile: FLACSO, 1999. p. 13 – 31.

SANAHUJA, J. A. Regionalismo post-liberal y multilateralismo en Sudamérica: El caso de UNASUR. **Cries**, Buenos Aires, v.9, enero 2012.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

SARAIVA, M. G. Integration processes in South America and the role of Brazil: the cases of Mercosur and Unasur. **CIDOB d'Afers Internacionals**, nº 97-98, p. 87-100, 2013.

SVAMPA, M. **Las fronteras del neoextractivismo en América Latina**: Conflictos socioambientales, territorios y movimientos sociales. 1ª ed. Buenos Aires: Fielefeld University Press, 2019.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

APÉNDICES

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

APÉNDICE A – ENTREVISTA REALIZADA AL PROF. ORLANDO GOMEZ, PRESIDENTE DEL POLO URBANIL OPG. MARISCAL ESTIGARRIBIA.

1.Cinthia Martinez: ¿Como caracterizaría usted el modelo de integración regional expresado en el corredor bioceánico?

Orlando Gómez: En primer lugar no hay una participación de pobladores del distrito de Mariscal Estigarribia con relación al corredor bioceánico, primero por tema de que las rutas bioceánicas pasan sin ser consultivo a la población afectada en este caso de la comunidad santa Teresita, no hay un plan de mitigación no hay un plan de acción con las comunidades, podría ser también algunas instituciones que puedan dar una información pero no en su totalidad, por ejemplo las inversiones que beneficios traería la rutas y cuál sería la compensación para las comunidades indígenas en el caso de Santa Teresita que traza el corredor bioceánico verdad.

Ahora con el nuevo diseño que ayer se presentó por MOPC que es el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones que el trazado pasaría detrás de la comunidad Santa Teresita que no afectaría la comunidad directa pero de igual forma son territorios de comunidades indígenas de igual forma debe de haber una compensación, ya sea en el mejoramiento de agua, de infraestructura de las instituciones educativas, puestos sanitarios o algún tipo de qué pueda beneficiar a la población por ejemplo, organización para ventas de artesanias, productos locales que aún la gente viven de eso, entonces yo creo que en ese sentido muy poco información se tiene a nivel general, lo que se presentó ayer era una discusión todavía. En, que viene muy aceleradamente y que la comunidad también no tiene un plan de acción, si la comunidad, si nosotros no estamos preparados, ósea no estamos luego preparado por ahora, si no tenemos un plan es difícil frenar. En, los movimientos a nivel comercial si va a funcionar. Comercial para los que están en empresas, en negocios pero a nivel de pueblos indígenas prácticamente nada, cada día hay un avance en avasallamiento en el tema de

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

cultura, perdida de cultura, perdida de la identidad incluso en el tema de lengua por hoy en día muy pocos ya hablan en su idioma y por otra parte afecta en el tema de trata de niños, trata de personas, de personas adultas de jóvenes específicamente que se le engañan y se les llevan y no vuelven más en su casa, como lo que ocurrió en la comunidad Nivacle donde está María Justa que una niña menor de edad 12 años apenas falleció acá por qué fue un descontrol por parte de las autoridades y eso es a consecuencia de que las menores salen sin conocer bien a personas, les traen se les engañan y se le abusan entonces eso es el temor ahora mismo.

Cinthia Martinez: De qué ustedes no saben que acontecerá de que las personas con autoridad no son claras con ustedes, ellos deciden y ustedes no son partícipes de ello.

Orlando Gómez: Prácticamente es así, tal vez con ciertas comunidades por ejemplo vienen a presentar un pantallazo todo así verdad de un progreso y la población comienza a aplaudir pero que trae después esto antes acá por ejemplo circulaban al menos 20, 30 camiones al día, hoy en día por ejemplo algunas semanas vemos camiones parados ahí de 90 casi 100 transporte grande y eso es terrible verdad, incluso nunca sabe que a nivel de salud no hay control ese es el temor verdad, por qué se le puede afectar a una persona de la comunidad si es que se descuida y si es que la persona está enferma se le puede afectar.

2. Cinthia Martinez: ¿Qué cambios territoriales observa o proyecta en zonas como Mariscal Estigarribia a partir del trazado del corredor bioceánico?

Orlando Gómez: En primer lugar, hay un cambio brutal vamos a decir en el tema de tránsito, ese, por un lado, el segundo es personas extrañas que llegan a Mariscal Estigarribia o en comunidades no sé identifican y el tercer lugar es el supuesto desarrollo con este corredor, pero también tiene sus desventajas así es.

3.Cinthia Martinez: ¿Existe articulación entre niveles nacionales, departamentales y municipales en relación con la planificación del corredor?

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

Orlando Gómez: No hay una articulación solamente en este caso una invitación que es abierto supuestamente es una, no es una ausencia es una audiencia pública pero que muchas veces cuando uno manifiesta su descontento cuando está en una audiencia pública no se toma en cuenta, por ejemplo que hay que mejorar en Mariscal Estigarribia, una suposición nomás acá se necesita una rotonda para el desvío por qué vienen camiones grandes y al doblarse con destino a Asunción y vienen personas con motos que son de comunidades y deben de entrar desviar y es un peligro. Yo creo que hay que ver esa participación comunitaria que solamente la comunidad puede decir acá vamos a instalar una rotonda, colocar una señalización acá hay un peligro, entonces hay que preguntar en las comunidades en donde se debe mejorar, por ejemplo, ahora hay un caso de que el tema de la inundación hace poquito 2, 3 meses verdad, 1 mes, incomunicado las comunidades por qué no pueden salir, por qué la ruta está muy alta.

Cinthia Martinez: Hay una desnivelación.

Orlando Gómez: Sí una desnivelación, lo que pasa ahora en la construcción de casa no sé miden se instalan nomás la gente del ministerio de Obras, del ministerio de Urbanismo solamente hace en lugares, no, siquiera consultan de donde construir una casa hay que tener en cuenta lo que va a parar después verdad si eso es técnicamente se debería de mejorar mucho.

4. Cinthia Martinez: ¿Considera que la infraestructura cumple un papel integrador o genera nuevas desigualdades territoriales?

Orlando Gómez: Yo creo que para los gobiernos si se cumple verdad, de acuerdo a la demanda y los requisitos, pero si es que vamos a hablar así nomás a nivel de poblaciones poco o nada, básicamente primero luego no se conoce ese es, si uno por ejemplo ve a una persona, le pregunta lo básico verdad que sería lo corredor bioceánico verdad, no te responde cuál es tu profesión entonces ahi va la cuestión..en.. hay mucha información al

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

respecto.

Cinthia Martinez: Y esa información de la que existe es accesible para ustedes o no.

Orlando Gómez: Bueno es accesible es también pusieron a disposición en, tal vez es una cuestión informativa o también una cuestión de audiencia pública que se tiene que mejorar pero eso se debería hacer antes de la llegada del corredor bioceánico o antes de su construcción, ahora que ya se aproxima todo y está llegando y ya pasa el trazado y recién comienzan a movilizarse así es.

5. Cinthia Martinez: ¿Qué consecuencias sociales o culturales identifica para las comunidades locales, indígenas o rurales atravesadas por el trazado?

Orlando Gómez: Qué consecuencias; demasiadas yo creo que uno de los temas es justamente la pérdida de la biodiversidad biológica y entre eso también están las comunidades por ejemplo lo que está llegando justamente con este es la zona hacia ribera de Pilcomayo que es una zona de la comunidad guaraní que se llama Jasy Hendy de pozo hondo donde pasa al lado y la comunidad debe de desplazarse al otro sitio pero con el compromiso que el estado debe de garantizar el derecho a la tierra, a la salud a la educación, sin eso se van a mantener en su postura.

Cinthia Martinez: Normalmente cuando existe un desplazamiento obligatorio que acontece con esa comunidad.

Orlando Gómez: Y muchas cosas porque si es que no está asegurado la tierra prácticamente se dispersa a la comunidad y ahí viene el tema de lo rural a lo urbano, y cuando uno está en el urbano ya pierde todo ya no es una comunidad entonces ese es el temor verdad. Si no está asegurada la tierra hay un dispersa de familia de poblaciones uno nunca sabe hacia donde apunta porque uno no quiere tener asegurado su tierra y la única forma es meter en un casco urbano del municipio, acá en Mariscal por ejemplo se llama no son comunidades pero son pueblos guaraní urbano por qué vivimos en diferentes

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

manzanas de acá por ejemplo 3,4 familias en el otro barrio por ejemplo 5, 6 y así son dispersos pero se llega a juntar por ejemplo una reunión de vez en cuando para socializar un poco la información y nosotros básicamente nos metemos lo que dice el municipio por qué pagamos arrendamiento, pagamos por el terreno entonces es difícil verdad. En el caso de Santa Teresita sí como una comunidad, pero hubo un desplazamiento por el tema de la inundación por esta ruta muy alta entonces cuando llueve se queda como una laguna y el agua no circulan, eso por ejemplo le obliga a cierta familia a salir de su comunidad e instalarse en otro lado.

Cinthia Martinez: En la implementación del corredor bioceánico no se habló de la implementación de para la circulación del agua.

Orlando Gómez: No, no eso no sé previo hacer, las autoridades por ejemplo y instituciones que corresponden a ese trabajo no llegó en el tiempo para colocar el desagüe fluvial por qué ese es lo que hace falta en donde hay que tener la para corrediza de agua entonces ahí hay el problema también para desaguar o si no van a sufrir siempre la gente.

6. Cinthia Martinez: ¿cuál es su evaluación sobre la capacidad institucional del municipio para gestionar los efectos del corredor?

Orlando Gómez: Yo creo que está intentando de poder que la municipalidad haga un buen trabajo el todo paraguayo, en este caso del ministerio de Obras Públicas está intentando está tratando de socializar que la información llegué en Mariscal Estigarribia o sea que a sus pobladores solo falta resaltar más, difundidas justamente para que la población participe en este tema del corredor bioceánico.

7. Cinthia Martinez: ¿Cree usted que el abordaje ambiental preventivo para su conservación funcione de manera correcta en este tipo de proyectos de infraestructuras?

Orlando Gómez: Yo no llegué a escuchar que podría por ejemplo afectar en el tema de medio ambiente o en el tema de fauna y flora, si no está bien organizado se deja ahora

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

mismo por ejemplo hay camiones que vienen acá tiran la suciedad su basura pila o de repente algo de vidrio enlatados y eso por ejemplo ensucia mucho y si hablamos en el tema ambiental no están.

Cinthia Martinez: La comunidad es encargada nuevamente para limpiar eso.

Orlando Gómez: No, la comunidad es encargada de recoger. Nuevamente. Allá por ejemplo he visto que la comunidad Nivaclé estaba juntando nuevamente y eso verdad por ejemplo ahora falta una señalización y capaz que se les multen la verdad.

Cinthia Martinez: Y en relación a la fauna.

Orlando Gómez: Sí por la ruta picada hay mucho que les matan y los traen en Mariscal Estigarribia eso por el momento no hay control, hay una institución que controla eso, pero más hacia la zona de pozo colorado, pero está zona no entonces eso es una caza de venado de chanco de todos incluso animales en peligro de extinción verdad que son los jaguaretés verdad que aún hay en algunas zonas de picada 500.

8. Cinthia Martinez: ¿Que mecanismos de participación académica, ciudadana o comunitaria han existido en torno al proyecto?

Orlando Gómez: Yo creo que hay resaltaría más una buena información, tal vez la falla fue que no hay una discusión masiva con respecto al corredor, por eso también las comunidades no están preparadas recién ahora a antes que avance por ejemplo que nosotros podemos pedir a MOPC, se puede por ejemplo instalar como un centro de artesanía o como un centro de cultura donde se pueda llegar en la comunidad por qué ahora mismo la comunidad no tiene mejoramiento solo la cancha que está ahí para deportes pero ese también ha gestionado por la municipalidad verdad.

Cinthia Martinez: Y en términos institucionales.

Orlando Gómez: Tampoco no hay mejoramiento de eso verdad eso por ejemplo incluso se hubiese desde el cementerio Santa Teresita poner hasta la escuela de la comunidad poner

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

un Caminero para que circulen ahí la salida de la población verdad eso lo que sería muy bueno, oportuno.

9. Cinthia Martinez: ¿Que riesgos identifica si el proyecto continúa sin medidas redistributivas o de inclusión territorial?

Orlando Gómez: Muchos riesgos, uno si no está si los padres no explican a sus hijos si no hay una educación todavía si no hay y si no actúan los docentes y los profesores de la zona hay un peligro de que los menores sean atropellados, primero de la cultura, avasallamiento y se habrá desapariciones incluso de menores de eso hay que prever.

10. Cinthia Martinez: ¿Qué elementos recomiendan incorporar desde la planificación para que el corredor contribuya al desarrollo local justo y sostenible?

Orlando Gómez: Si, El primero tiene que sentar a la comunidad que se ejecute el decreto 1.039, el que no se respeta ahora que es la consulta previa libre informada eso es fundamental por qué muchas personas que trabajan por el tema del corredor creen cuando uno viene a presentar su propuesta después de ahí ya la gente aprueba el trazado. No ese lleva tiempo, hay que respetar la decisión de pueblos indígenas ese en primer lugar y en segundo tiene su tiempo, entonces la comunidad por ejemplo tiene que decidir que por acá no pasen desvíen por qué vamos a perder Teresita ahí verdad.

Las recomendaciones sería que cuando haya una decisión que las autoridades inviten a los líderes comunitarios porque en la comunidad santa Teresita hay 7,8 líderes de diferentes comunidades; están los Ñandeva, los Nivaclé, los Guaraní y están también los Manhui acá son 4 comunidades diferentes se dispersa otra vez y tiene sus líderes entonces eta Santa Helena, Villa Belén, Virgen del Carmen. Son 3 líderes más entonces se tiene que sentar con las autoridades de nuestro municipio y ahí se planifica y se orienta lo que deciden las comunidades indígenas. Luego hay otro donde se puede articular acciones.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

APÉNDICE B – ENTREVISTA REALIZADA MARIA JUSTA GONZALEZ, LIDERESA DE LA COMUNIDAD SANTA TERESITA DE VIRGEN DE CAACUPE. MARISCAL ESTIGARRIBIA.

Entrevista realizada en el idioma guaraní con español. Traducido al español para un mayor entendimiento.

Cinthia Martinez: Mi nombre es Cinthia Maribel Martinez iglesias yo estoy viniendo de Foz, de parte de Brasil. Yo estoy realizando la carrera de relaciones internacionales y ahora estoy en mi último año, realizando ya la tesis y es el motivo de mi llegada. mi tesis trata sobre el corredor bioceánico, entonces yo quería saber que problemáticas causa, porque muchas veces se ha romanizado mucho al corredor bioceánico, que esa obra sería muy buena para muchas cosas, pero no las autoridades no nos dicen también que problemas tendremos después con esa obra.

María González: Sí cierto eso

Cinthia Martinez: Y yo estoy viniendo queriendo conocer sus puntos de vista. La obra empezó en 2015 y ya han pasado 10 años.

María González: Yo me llamo maría Justa Gonzales, lideresa. Si yo soy la lider, lideresa de la comunidad santa teresita.

cinthia Martinez: Yo he realizado mi entrevista en español, pero voy a traducir también en guaraní o jopara, si entiendes

1. Cinthia Martinez: ¿Qué cambios han visto en su comunidad desde que comenzaron las obras del corredor Bioceánico?

María González: Yo vi que anda, es lindo el camino, se ha reazizado bien verdad, pero cuando llueve el agua no tiene salida.

Cinthia Martinez: Ocurrió una desnivelación del otro lado, y gran parte de la población que estaba al otro lado de la ruta quedó inundada en épocas de lluvia

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

2. Cinthia Martinez: ¿cómo ha afectado la llegada de maquinaria, caminos o empresas a la vida cotidiana de la comunidad?

María González: Yo he visto que se ha hecho algo bueno y ahora está muy cambiado, anteriormente no teníamos luz, y vivíamos en precariedad. ahora ya tenemos luz, el camino ya ha agarrado toda la luz. si se ha mejorado.

Cinthia Martinez: se les ha mejorado su salud comunitaria.

María González: Si

3. Cinthia Martinez:¿El trazado de la ruta afecta algun territorio o espacio importante para ustedes? El camino que se ha realizado ha pasado por un lugar importante para ustedes o si ha ocurrido un desplazamiento.

María González: nosotros somos de acá luego, y si ha pasado, pero nos ha ayudado un poco las personas que trabajan por la ruta y pedimos también que maquinarias puedan limpiar nuestra comunidad.

4. Cinthia Martinez: ¿recibieron información clara sobre el proyecto antes de que empiecen las obras?

María González: Si nos han informado hubieron reuniones, las comunidades se juntaron si íbamos a aceptar y entónese las personas aceptaron.

Cinthia Martinez: En el caso de no aceptarse que iba a acontecer

María González: Si las personas nos aceptaban solo estaría la tierra sola, la aceptación de la gente comenzó el asfaltado completo.

5. Cinthia Martinez: ¿Sienten que el proyecto ha respetado sus derechos territoriales y culturales?

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

María González: Si, nosotros nuestra lengua siempre utilizamos nuestro otro idioma, el idioma Nivaclee,

Cinthia Martinez: Aun lo utilizan en su vida cotidiana

María González: Si por ahora utilizamos Guarani, Castellano y Nivacle

Cinthia Martinez: No siente que por hacer esa obra no impide hacer las cosas para ustedes, o lo que realizaban en años pasados no lo realizan mas.

María González: Anteriormente no teníamos luz, Electricidad y después comenzaron luego, los pocos trabajos y ya teníamos electricidad. Anteriormente nosotros sufrimos y estaba oscuro y aquí era un bosque al costado. y después de la construcción se comenzaron a abrir, se ve más la ciudad.

6. Cinthia Martinez: ¿La comunidad ha tenido beneficios con este proyecto?

María González: Para mí es algo muy bueno lo que se está realizando, pero como dije en algunas partes que no es bueno otra vez, es que falta una salida, capaz hayas visto el agua que el agua hasta ahora hay, esa clase se realizaron por senavitat y eso ha perjudicado a la gente que no tiene salida del agua, porque en 2010 ya había ocurrido una inundación, y cuando eso aun no estaba el proyecto, lluvia y lluvia, inundación después de 1 mes ya estaba todo seco, esto hace 4 o 5 meses ya está ahí.

Cinthia Martinez: Y aun no se ha secado.

María González: Aun no es muy largo y ninguna persona hace caso hemos alzado la voz muchas veces para que las personas encargadas puedan mirar, para que se construya una sanja. cm: no se ha realizado mismo el canal, solo la ruta. no puede una ruta que va a beneficiar a la nación y al país hacer eso, porque si se tiene que beneficiar, tienen que beneficiar para todos y no podemos romantizar y que dejemos de lado aquello que no se van a ver por qué no son escuchados.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

Cinthia Martinez: Continua la obra, pero la comunicación paro, porque la obra supuestamente ya ha finalizado.

María González: Si supuestamente ya se ha acabado y por eso ya no nos hacen caso y eso es lo que queda mal.

7. Cinthia Martinez: ¿Qué le pedirían al gobierno o a las empresas responsables del proyecto?

María González: Para mí me parece que todo es cambiado, yo siento por ejemplo que no era así desde un principio, y no hace poco se había matado a una muchacha de 13 años, salió de su casa y no regreso, y llevó también a sus amigas de 12, 13, 14 años y eso nunca ha ocurrido eso con la comunidad primera vez que hubo, nunca se había matado ahí. es triste y hay otro de la comunidad san José, desde ese caso no habido hasta ahora otro.

Cinthia Martinez: Ustedes no tienen miedo si ocurre de esto una zona para llevar a sus gentes.

María González: Nosotros tenemos miedo de eso, aún no ha sido de nuestra gente supongamos que se detenga y se lleven, aún no hemos entrado en eso. pero ahora se ha cambiado todo, no era así, cuando éramos jóvenes no era así y ahora veo a las mujeres que se emborrachan, nosotros no éramos así no nos emborrachábamos en nuestra adolescencia.

Cinthia Martinez: Actualmente es más fácil ahora el acceso a las personas, esas personas se han modernizado también mediante la obra, se ha perdido un poco la cultura.

María González: Nosotros no perdemos nuestra cultura siempre nos comunicamos, pero como te digo, siempre hay quienes van por el mal camino, salen a festejar.

8.Cinthia Martinez: ¿Que esperan ustedes para el futuro de su comunidad con este corredor?

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

María González: Yo quiero que esto se mejore porque, se ha realizado del otro lado y este lado y nosotros firmamos luego para que se realizara bien aquí y aun no se ha terminado, ahora es solo un carril, pero se harán doble.

9. Cinthia Martinez: ¿Que se necesita para que haya un desarrollo que respete sus derechos, cultura y forma de vida?

María González: Nos decían que iba a ser de ayuda y que iba a ser más a gusto si teníamos asfalto, por que viste que nosotros, la tierra cuando llueve se queda todo, no es como el Paraguay. esto es tierra dura que se queda aquí la tierra es de otra y es resbalosa, que echa.

Yo fui la que más ha luchado para que las personas tengan para su casa y bueno, pero se queda toda el agua y no nos hacen caso ahora, esas personas, que trabajan en la ruta, a cabo el proyecto y de lado dejan todo y no nos hacen más caso y solo queda las casas destruidas.

Cinthia Martinez: Muchas gracias por la entrevista.

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

APÉNDICE C – AUTORIZACIÓN DE ENTREVISTA A LA LIDERESA DE LA COMUNIDAD SANTA TERESITA DE VIRGEN DE CAACUPE

Título del estudio: Proyecto de infraestructura e integración regional: el Corredor Bioceánico y su impacto territorial en Mariscal Estigarribia

Investigadora: Cinthia Maribel Martinez Iglesia

Institución: Universidade Federal da Integração Latino-Americana

Finalidad del estudio: Esta entrevista forma parte de un estudio académico. El objetivo es conocer la percepción local sobre el desarrollo del Corredor Bioceánico y sus impactos en el territorio, la economía y la vida de las comunidades.

Voluntariedad: La participación es totalmente voluntaria. Puede negarse a responder cualquier pregunta o retirarse en cualquier momento.

Confidencialidad: Los datos recogidos serán utilizados exclusivamente con fines académicos y serán tratados con confidencialidad. No se publicará su nombre sin consentimiento expreso.

Grabación (si corresponde): Se solicitará permiso para grabar con fines de transcripción y análisis. La grabación será eliminada al finalizar el estudio.

Firma del entrevistado/a:

Firma: Agusta G Fecha: 05107125

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

APÉNDICE D – AUTORIZACIÓN DE ENTREVISTA AL PRESIDENTE DEL POLO URBANIL OPG

Título del estudio: Proyecto de infraestructura e integración regional: el Corredor Bioceánico y su impacto territorial en Mariscal Estigarribia

Investigadora: Cinthia Maribel Martinez Iglesia

Institución: Universidade Federal da Integração Latino-Americana

Finalidad del estudio: Esta entrevista forma parte de un estudio académico. El objetivo es conocer la percepción local sobre el desarrollo del Corredor Bioceánico y sus impactos en el territorio, la economía y la vida de las comunidades.

Voluntariedad: La participación es totalmente voluntaria. Puede negarse a responder cualquier pregunta o retirarse en cualquier momento.

Confidencialidad: Los datos recogidos serán utilizados exclusivamente con fines académicos y serán tratados con confidencialidad. No se publicará su nombre sin consentimiento expreso.

Grabación (si corresponde): Se solicitará permiso para grabar con fines de transcripción y análisis. La grabación será eliminada al finalizar el estudio.

Firma del entrevistado/a:

Firma: Orlando Ojeda Fecha: 05/07/25

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

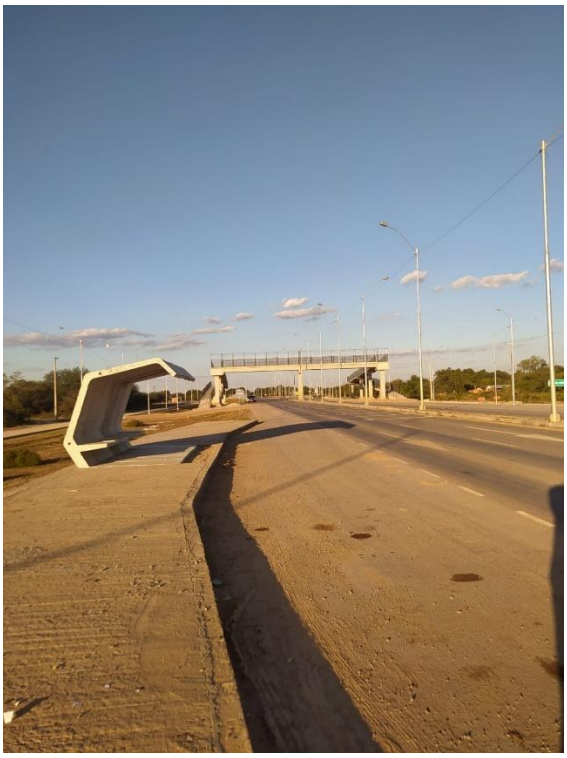
APÉNDICE E – ENTREVISTA CON EL PROF. ORLANDO GOMEZ

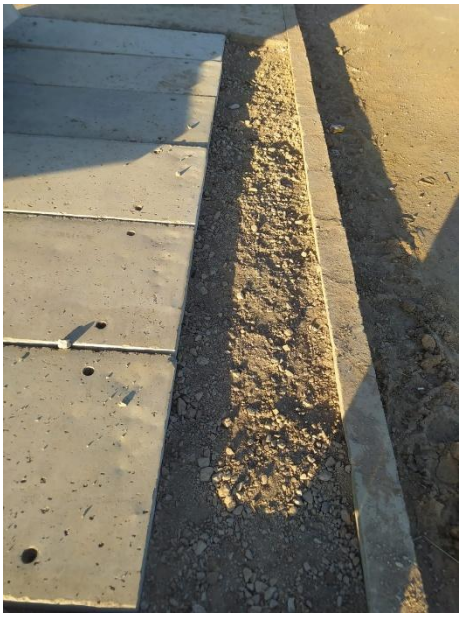
Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

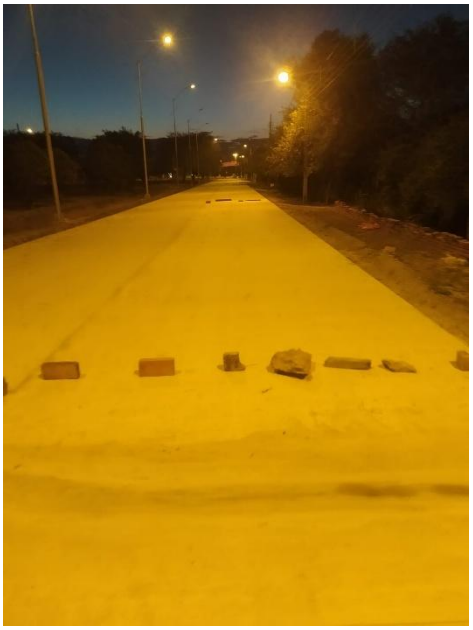
APÉNDICE F – ENTREVISTA CON MARIA JUSTA GONZALEZ, LIDERESA DE LA COMUNIDAD SANTA TERESITA

Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16

APÉNDICE G – PY15. MARISCAL ESTIGARRIBIA







Versão Final Homologada
21/12/2025 17:16