



# Integración física regional sudamericana: perspectivas y desafíos sobre la Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA)

Paulo Cesar dos Santos Martins  
Regiane Nitsch Bressan

## 1. Introducción

Este trabajo tiene como objetivo investigar el progreso de las obras de infraestructura relacionadas con la Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA), también conocida como Corredor Bioceánico o Rota Bioceánica, centrandose en el municipio brasileño de Porto Murтинho, estado de Mato Grosso do Sul, con el fin de dilucidar los desafíos relacionados con la consolidación de la iniciativa a nivel local y regional. Así, el estudio de la actuación de los diferentes actores en este proceso contribuye a la comprensión de cómo se están implementando los procesos y articulaciones para la consolidación

de la ruta, especialmente en lo que se refiere a los impactos locales, observados en el transcurso de la investigación.

Para ello, la investigación aborda inicialmente los avances en torno a los procesos de integración sudamericanos, especialmente a partir de la década del 2000, con énfasis en la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA) y su impacto en el avance de proyectos de infraestructura en la región. Así, en secuencia, se detalla el Corredor Bioceánico, también conocido en la literatura académica como Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA) o Ruta Bioceánica, enumerando los principales avances y resultados relacionados con el proyecto.

Por lo tanto, se abordan algunos aspectos y características locales del municipio del sul-mato-grossense de Porto Murinho, junto con los resultados del trabajo de campo realizado, con el fin de comprender las dinámicas y características locales existentes y, en consecuencia, los desafíos impuestos por las dificultades encontradas en el campo.

Finalmente, se abordarán otros elementos, en especial temas relacionados con el avance del neoextractivismo en la región y la problemática ambiental. Dicho esto, cada región presenta particularidades y diferencias en cuanto a las dinámicas políticas, económicas y sociales de los diferentes actores nacionales e internacionales, en cuanto a sus intereses y acciones relacionadas con el corredor. Se entiende que muchos de estos procesos son complejos y muchas veces se tramitan sin la participación de la sociedad, la cual carece de conocimiento y espacio para discutir estos temas, pero será impactada directamente.

## 2. IIRSA y la integración física regional sudamericana

Los primeros años de la década del 2000, estuvieron marcados por un cambio significativo en la agenda integracionista en América del Sur, corroborado por la inserción de nuevos temas relacionados con el desarrollo, que pasaron a abarcar temas relacionados con infraestructura, temas sociales y políticos, entre otros. En este ambiente propicio para la cooperación y la integración surgieron otras instituciones, como la creación de la Iniciativa para la Integración Regional Suramericana (IIRSA, creada en septiembre de 2000, la Comunidad Suramericana

de Naciones formalizada en 2008, que pasó a denominarse Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), y Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) en 2010.

En cuanto a la creación de IIRSA, es importante destacar que la iniciativa fue concebida a partir de la necesidad de desarrollar y fortalecer una visión que incorpore y amplíe las visiones nacionales, con énfasis en la complementariedad entre el desarrollo de la infraestructura física y las acciones de integración regional. Por ello, para lograr sus objetivos y promover la integración a la infraestructura física de los países latinoamericanos, se diseñó una cartera de proyectos e inversiones, los denominados Ejes de Integración y Desarrollo (EID).

Los principales objetivos de IIRSA incluidos en su Plan de Acción son reducir los costos de transporte, impulsar el comercio intrarregional y extrarregional, incrementar la competitividad de los países de la región, incrementar la participación del sector privado protegiendo legalmente sus inversiones, modernizar y promover la infraestructura y redefinir el del Estado. Para alcanzar estos nueve objetivos, se establecieron algunos principios rectores del proyecto, tales como el Regionalismo Abierto, los Ejes de Integración y Desarrollo (EID), la Sostenibilidad Económica, Social, Ambiental y Político-Institucional, el Incremento del Valor Agregado de la Producción, Tecnologías de la Información, Convergencia Regulatoria y Coordinación Público-Privada (Jacomó, 2011: 8-9).

En 2004, la cartera de proyectos de infraestructura era de 335 con inversiones de aproximadamente US\$ 37,42 mil millones, ascendiendo a 583 proyectos e inversiones de US\$ 157,7 mil millones en 2014, y luego de cambios institucionales, alcanzó la marca de US\$ 182, 4 mil millones en inversiones en los siguientes año, con 593 proyectos (Góes, 2018: 109). Durante este período, el énfasis de la Política Exterior Brasileña (PEB) durante los dos mandatos del expresidente Luiz Inácio Lula da Silva (2003 a 2010) fue promover la integración física regional en América del Sur, priorizando el multilateralismo.

La política exterior brasileña, en ese momento, se centró en varios puntos que trataban directamente cuestiones relacionadas con las asimetrías entre los países sudamericanos y el desarrollo de la región en su conjunto. Con base en esa lógica, también vinculada al deseo de insertar la región En el tablero político mundial, la diplomacia de Lula abrió opciones, buscando instrumentalizar en América del Sur no sólo la integración comercial, sino también la integración existente a través de instrumentos políticos, sociales y culturales, además de físicos, estratégicos y de seguridad (Jacomó, 2011: 6).

Frente a ello, se observa que la integración propuesta por la diplomacia del entonces expresidente Lula da Silva con relación a América del Sur se basó en la iniciativa de fortalecer las relaciones a nivel regional, con el fin de reducir las divergencias y aumentar la propensión a la cooperación de cada uno de los actores estatales involucrados, destacando el papel de Brasil como central en este proceso, y aumentando el papel de América del Sur en el entorno externo.

En el Gobierno de Lula quedó claro que el desarrollo nacional de Brasil dependía del desarrollo de toda América del Sur. Y el desarrollo regional dependía, en gran medida, del establecimiento de una red de infraestructuras físicas (Jacomo, 2011:12).

Ante esto, se puede decir que los países de la región, en especial Brasil, se apropiaron de la iniciativa para superar un problema crónico de la región, que era el problema de la precariedad de la infraestructura y las dificultades de conectividad. Ese contexto explica la existencia de diferentes proyectos al interior de la región, siendo que IIRSA aglutina un carácter regional, nacional e internacional.

Por ello, es importante resaltar que IIRSA se incorporó al Consejo de Infraestructura y Planificación (Cosiplan) de UNASUR en 2009, reemplazando el Comité Ejecutivo de Dirección de IIRSA por un Consejo de Ministros dentro de la estructura institucional de la Unión, lo que permite una mayor articulación política. El apoyo a las actividades que se realizan en materia de integración e infraestructura en los países, así como el incremento de las inversiones necesarias para la ejecución de proyectos prioritarios. En ese sentido, la incorporación de IIRSA al Cosiplan buscó superar la falta de vinculación de la iniciativa con esquemas de integración regional dotados de un paraguas institucional (Honório, 2013).

Así, la integración regional y el regionalismo adquieren una relevancia central en el debate como campo teórico importante para estudiar los procesos de integración y acercamiento entre Estados nacionales. Desde el surgimiento de IIRSA y luego de su anexión al Cosiplan, muchos gobiernos comenzaron a incorporar sus proyectos, mientras que el tema de infraestructura terminó adquiriendo mayor relevancia que la propia iniciativa, convirtiéndose además en un espacio de convergencia de los Gobiernos en la materia.

Ante ello, la fusión de IIRSA y Cosiplan para facilitar las acciones del gobierno y otros actores encaminadas al fortalecimiento colectivo de proyectos y obras de infraestructura no se materializó en su totalidad. Si bien existe interés y cierto esfuerzo de los países por impulsar la infraestructura a nivel regional, no existe un proyecto de integración claro y definido, ya que estos países terminan priorizando la cartera de proyectos según sus respectivas preferencias (Neves, 2019). “La burocracia nacional, por tanto, además de entorpecer y retrasar el avance de la infraestructura, mitiga el impacto de los resultados ya alcanzados, especialmente en lo que se refiere a la falta de transparencia en el intercambio de información entre países” (Neves, 2019: 179).

Aun así, como en los últimos años se ha observado un declive en las principales instituciones y bloques regionales de América Latina, desencadenado por un reordenamiento del carácter político-estratégico de los países latinoamericanos, emerge un escenario de incertidumbres relacionadas con la cooperación y la integración regional. Sobre eso, Barros *et al.* (2020) señalan que IIRSA ha dejado de actualizarse desde diciembre de 2017, cuando se realizaron las últimas reuniones con los ministros de planificación sudamericanos, en vísperas del colapso de la Unasur y la gobernanza regional en infraestructura.

Por otra parte, la continuidad y mantenimiento de los proyectos de integración física sudamericana llama la atención sobre las articulaciones para su avance y conclusión, como es el caso del Corredor Bioceánico vinculado a IIRSA. Según Barros, *et al.* (2020), el Corredor Vial Bioceánico es un proyecto de integración física, responsable de conectar el municipio de Porto Murinho, ubicado en el estado brasileño de Mato Grosso do Sul (MS), con los puertos del norte de Chile, cerca del Trópico de Capricornio.

En vista de lo anterior, es importante aclarar que, si bien la literatura general considera al Corredor Bioceánico como un proyecto IIRSA, dentro de la cartera de proyectos IIRSA/COSIPLAN, existen pocas iniciativas institucionalizadas en relación con la ruta del Corredor, proyecto de construcción de puentes entre Porto Murinho/MS y Carmelo Peralta/Paraguay. Clave CO I77 y en fase de perfil (UNASUR/COSIPLAN, 2016), y el proyecto de pavimentación de los municipios paraguayos desde Carmelo Peralta hasta Loma Plata, con clave IOC y en fase de pre-ejecución (UNASUR/COSIPLAN, 2016).

### 3. La Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA)

Con el principal objetivo de acortar la ruta de exportación e importación de productos como soja, maíz, mineral de hierro, equipos de telecomunicaciones entre otros con destino al continente asiático y Norteamérica, la Ruta de Integración Latinoamericana (RILA), se iniciará en el estado de Mato Grosso do Sul, saliendo del municipio de Campo Grande/MS y llegando al municipio de Porto Murtinho/MS, ciudad gemela en la frontera con Carmelo Peralta, en Paraguay, continuando por Argentina hasta los puertos chilenos de Antofagasta e Iquique (Figura 1). Con salida de mercancías desde puertos del Océano Pacífico, el acortamiento estimado de distancias es de alrededor de 7.000 km, una reducción significativa de la distancia en comparación con los puertos frente al océano Atlántico.



Figura 1 – Camino de la Ruta de la Integración Latinoamericana.

Fuente: Vasconcelos (2021).

Para Barros, *et al.* (2020), el proyecto del corredor, formalizado en 2015, fue concebido como una alternativa para incentivar el desarrollo de regiones específicas que no estaban incluidas en los correspondientes procesos de integración nacional y regional para el Medio Oeste de Brasil, norte de Chile, Chaco Paraguay y Noroeste Argentino. En consecuencia, se creó un Grupo de Trabajo (GT) en el que participaron

los presidentes de los respectivos países cubiertos por el corredor. “La explicación de esta excepcionalidad radica en los cambios económicos globales, en el dinamismo económico de Mato Grosso do Sul y regiones vecinas y en el compromiso de sus gobiernos subnacionales” (Barros *et al.*, 2020: 10).

El Grupo de Trabajo del Corredor, según Barros *et al.* (2020, p. 16), “[...] Es el único proyecto de infraestructura que reúne a más de dos países y que se reúne periódicamente, a pesar del actual movimiento de fragmentación en la región, manteniendo una agenda de trabajo y ejecución”. Es importante destacar que, en el campo de la cooperación internacional, la existencia de la Red Universitaria de la Ruta de la Integración Latinoamericana (UniRila), creada en 2016 y coordinada por universidades del estado de Mato Grosso do Sul y universidades de Argentina, Chile y Paraguay, está conformado por investigadores de diferentes áreas que promueven debates y discusiones sobre los impactos y diagnósticos que implica la implementación del corredor.

En ese contexto, en cuanto a las articulaciones políticas para viabilizar el corredor, Barros *et al.* (2020) señalan que la gran mayoría de los proyectos de infraestructura del Cosiplan no han tenido avances significativos, además de que todos los proyectos que involucran a más de dos países están prácticamente estancados, con excepción de RILA. Además, la ruta es un caso excepcional en la integración física regional, ya que el proyecto reúne a más de tres países, que siguen activamente las discusiones y logran sacar adelante el proyecto, aún con el vaciado de instituciones (incluida la Unasur) y el poder regional fragmentación política (Barros *et al.*, 2020).

Están en curso varias obras de infraestructura para permitir la finalización del corredor, en particular carreteras en Paraguay y la construcción del Puente Binacional sobre el río Paraguay, que está en curso, para conectar el municipio brasileño de Porto Murtinho con Carmelo Peralta, en Paraguay. El Gobierno paraguayo, por ejemplo, inauguró en 2022 unos 275,73 km de uno de los tramos pavimentados necesarios para completar la ruta, que conecta el municipio de Carmelo Peralta con Lomo Plata.

Las obras del Corredor Bioceánico avanzan en dos frentes en Paraguay: el primero, en el puente entre Carmelo Peralta y Porto Murtinho, integrando la nueva carretera con la BR-267, y otro tramo de unos 270 km hasta Argentina, que conecta a los puertos de Antofagasta e Iquique, en Chile.

En lo que respecta a Ponte Binacional, Libni (2021, web) establece que la responsabilidad por la construcción de la empresa está a cargo del Consorcio Paraguay-Brasil, formado por Tecnoedill Constructora S.A., Cidade Ltda. y Paulitec Construções, con un costo estimado de US\$ 89,5 millones, equivalente a 616.386.755.744.

Por su vez, recibiendo inversiones de R\$ 466,8 millones y previsión de generar 700 empleos, el proyecto Puente Bioceánica que conectará los municipios de Porto Murtinho en Mato Grosso do Sul, con Carmelo Peralta, en Paraguay, tiene ya está consolidada como la puerta de entrada a la Ruta, que es una obra emblemática para el Gobierno del Estado.



Figura 2 – Puente Binacional sobre el Río Paraguay. Fuente: LIBNI (2021).

Como se muestra en la figura 2, Ramos (2022) señala que las cabeceras de ambos lados son responsabilidad de cada país y que el cronograma bien definido predice que las obras estarán terminadas a fines de 2024. Siqueira (2022) señala que las obras están en proceso fase de ejecución y que se instalarán plantas de hormigón a ambos lados de la frontera.



Con una extensión de 1 300 m, la última etapa del proyecto será la instalación del vano central, entre febrero y octubre de 2024.

Por lo tanto, según lo informado por Libni (2021, web), el movimiento sigue siendo intenso en la obra y traduce la consolidación de un proyecto en realidad: hay 320 trabajadores y decenas de máquinas funcionando en ambos lados del río Paraguay. Con eso, debido a la necesidad de comprender las dinámicas locales en la región de Porto Murtinho/MS, se realizó un trabajo de campo el 23 de febrero de 2023, en el que fue posible visitar la obra en barco por el río Paraguay, y así tener una percepción del avance de las obras en los dos lados, las cuales mostraron avances significativos, especialmente en el lado paraguayo, como lo demuestran las figuras 3 y 4.



Figura 3. Obras en el Puente Binacional del lado paraguayo. Fuente: archivo personal del autor.



Figura 4. Obras del Puente Binacional del lado brasileiro. Fuente: archivo personal del autor.

Asimismo, según Morel (2022), la responsabilidad de la construcción del puente y las respectivas etapas, que se encuentran en ejecución, es responsabilidad del Gobierno paraguayo y la parte brasileña del tratado es entregar, a través del Ministerio de Transporte, las denominadas obras complementarias de acceso al puente, que corresponden a los 11 km de conexión entre el puente y la BR-267, además del mejoramiento de la red vial federal integral al eje de la Ruta Bioceánica.

En cuanto al acceso al puente, según información del Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (DNIT), la licitación para la contratación de la empresa responsable de las obras del lado brasileño se lanzará en abril de este año y la será a través del Régimen Diferenciado de Contratos Integrados (RDCi), con un presupuesto de R\$ 190 millones y un tiempo estimado de ejecución de un año y seis meses. Aun así, hay proyectos de contratación de otras empresas para mejorar la BR-267, en los kilómetros 577 y 678, que incluye los municipios de Alto Caracol a la Carretera de Contorno Norte de Porto Murtinho, además de la previsión para la ampliación de un tercer carril y la construcción de un arcén en la respectiva BR, con un presupuesto inicial de R\$ 178 millones, que refuerza el compromiso del estado de MS con la ruta (ROTABIOCEANICA, 2023, web).

En esa lógica, el municipio de Porto Murtinho, en el estado, se ha destacado por recibir inversiones directas e indirectas destinadas a los diferentes proyectos de infraestructura que ocurren simultáneamente para preparar la ciudad para el corredor.

“Se están invirtiendo más de R\$ 50 millones en el municipio de Pantanal, con 20 obras en curso, número que se duplicará con nuevos proyectos y licitaciones en curso. Son recursos públicos, a los que el Gobierno del estado contribuye con R\$ 33,7 millones, entre infraestructura urbana, rehabilitación del hospital y aeropuerto municipal y vivienda. También convergen inversiones del Ayuntamiento, del Gobierno federal y reformas parlamentarias” (Andrade, 2022: web).

Por tanto, se observa que diferentes agentes continúan actuando en la consolidación del corredor. Hay entidades federativas, gobiernos estatales y municipios comprometidos con el proyecto, así como actores privados y gobiernos de otros países, con objetivos claros y una preocupación por facilitar el flujo de productos primarios, reducir costos logísticos y de transporte, impulsar el turismo entre regiones, etc.

#### 4. Perspectivas y desafíos en torno a la ruta

El Corredor Bioceánico es un corredor vial alternativo a los puertos de Santos (SP) y Paranaguá (PR). “El proyecto de ruta busca paliar este problema insertando una ruta más corta hacia el continente asiático a través de puertos en el Océano Pacífico, lo que reduciría las distancias, ahorrando en el transporte de productos y haciéndolos más competitivos” (Cabrera, 2020: 348).

En cuanto a los beneficios y posibilidades atribuidos al Corredor Bioceánico, se destaca que el sector agroexportador es de gran importancia para la balanza comercial brasileña y contribuye significativamente al crecimiento y desarrollo económico del país, especialmente para los países asiáticos. Según datos del ex Ministerio de Industria, Comercio Exterior y Servicios (MDIC), incorporado en 2019 al Ministerio de Economía (ME), la participación de los principales países asiáticos en las exportaciones brasileñas en los últimos 10 años (2012 a 2022) fue significativo y representó un aumento constante en las tasas de exportación, como se muestra en el siguiente gráfico 1.

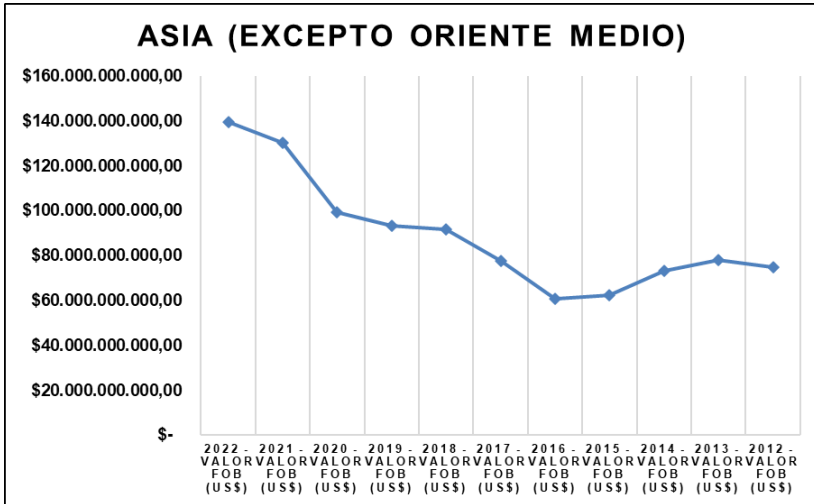


Gráfico 1. Exportaciones brasileñas. Principales países asiáticos de destino.

Fuente: BRASIL-MDIC (2023). Preparado por el autor.

Así, se observa que el agronegocio tiene gran relevancia para la balanza comercial brasileña y contribuye, de cierta manera, al crecimiento económico y al desarrollo del país. Por lo tanto, es posible inferir que la existencia de la RILA podría contribuir directamente a la expansión del sector agroexportador brasileño, especialmente en términos de mejorar la competitividad externa al reducir los costos de exportación y transporte de estos productos a los mercados internacionales.

Además, otros sectores industriales en Brasil podrían beneficiarse de la inserción de inversiones directas e indirectas, tecnología, obras de infraestructura, mejoras en el sector logístico para el flujo de la producción, fortalecimiento de los procesos de cooperación e integración, generación de empleos y rentas, aumento regional de turismo y entre países sudamericanos; intensificación de las relaciones y flujos comerciales, conocimientos, inversiones y nuevas capacidades productivas, buscando impulsar diversos sectores para el desarrollo del país. Barros *et al.* (2020) afirman que la RILA permitirá la articulación de grandes cadenas productivas, incorporando importantes regiones sudamericanas por rueda bioceánica comercial, es lejos el camino de la integración y el desarrollo.

Sin embargo, es necesario cuestionar el tipo de desarrollo basado en la promoción de obras de infraestructura que demanda el corredor y

en qué medida estos impactos beneficiarán o afectarán a los diversos actores involucrados, como las comunidades locales y regionales. En principio, lo que se ha observado es que el camino sigue la misma línea que otros proyectos IIRSA, con diferentes riesgos e impactos socioambientales. Un ejemplo de ello es la construcción del Puente Internacional Porto Murtinho/MS, que conecta Brasil con la ciudad de Carmelo Peralta, en Paraguay.

Según Campos de Luana (2020), el proyecto terminará afectando al río Paraguay y sus afluentes; afectar a las comunidades tradicionales que sobreviven de la pesca y la agricultura de subsistencia; esto conducirá a una mayor deforestación para la expansión de la agricultura e intensificará los riesgos para la vida silvestre y la vida silvestre de la región. También existe la posibilidad de que problemas sociales como la violencia urbana, la explotación sexual, el saneamiento básico y la falta de acceso a los servicios se intensifiquen en el municipio de Porto Murtinho debido a la ausencia de políticas públicas para acompañar el proceso.

Sin embargo, y volviendo a la importancia de IIRSA como promotora de los procesos de integración física sudamericana, si bien muchos proyectos han crecido exponencialmente desde sus inicios, acompañados de discursos políticos optimistas respecto a la inversión directa que ocasionan las obras de infraestructura, la denominada “integración de infraestructura regional” tiene objetivos puramente económicos y de mercado con un sesgo extractivo. El inicio del siglo XXI hasta mediados de 2013 marcó un período de fuerte auge de *commodities*<sup>[1]</sup> en el mercado internacional, impulsada por la demanda china, lo que llevó a los países sudamericanos a intensificar la exploración de recursos primarios, ampliando y diversificando proyectos (Svampa, 2019).

Así, el extractivismo tradicional, desarrollado durante siglos en la región, adquiere mayores dimensiones, así como la acción de nuevos actores nacionales e internacionales. Para Gudynas (2013), el extractivismo se caracteriza por la explotación de grandes volúmenes de recursos naturales, que son exportados como materias primas y dependen de economías de enclave. Por tanto, el neoextractivismo emerge conceptualmente para caracterizar la nueva fase de integración económica de los países latinoamericanos y se caracteriza como un modelo de desarrollo basado en la sobreexplotación de los bienes

naturales que incluye la explotación de hidrocarburos (gas y petróleo), metales y minerales, productos agrícolas (soya, caña de azúcar) entre otros (Svampa, 2019).

El neoextractivismo va más allá de la propiedad de los recursos, estatales o no, pues termina reproduciendo la estructura y reglas de funcionamiento de procesos de competitividad, eficiencia, maximización de ingresos y externalización de impactos sociales y ambientales, es decir, el impacto en terceros. Transnacional el emprendimiento no desaparece, sino que reaparece bajo otras formas de asociación, como los contratos de servicios en el sector petrolero o *empresas de marketing conjuntas* (como en Bolivia, por ejemplo) (Gudynas, 2013: 63).

Por tanto, el punto fuerte de esta discusión es que el modelo neoextractivista refuerza la importancia y la necesidad de construir grandes obras de infraestructura (vías fluviales, puertos, corredores interoceánicos, entre otros), como mecanismos que facilitan el flujo de la producción hacia los mercados internacionales (Acosta, 2018; Svampa, 2019).

En este sentido, los grandes proyectos en torno a IIRSA parten de la premisa de atender las demandas de sectores fuertemente vinculados a la sobreexplotación de los recursos primarios que, en última instancia, siguen sustentando las economías sudamericanas. Por lo tanto, es importante incorporar el concepto de neoextractivismo en las discusiones sobre IIRSA, ya que nació precisamente durante el apogeo de los precios de las *commodities* y está directamente relacionado con la profundización del modelo neoextractivista en la región.

Aunque el materias primas y la intensificación del neoextractivismo, es necesario considerar una serie de problemas en el ámbito de IIRSA, que incluyen proyectos de infraestructura en los que algunos ejemplos destacan este problema: la construcción del puente internacional sobre el río Jaguarão, en el municipio de Jaguarão/RS, La BR-116, entre Brasil y Uruguay, comenzó en 2008 y no debe ser completada; la construcción del puente internacional sobre el río Mamoré, entre Guayaramerín (Bolivia) y Guajará-mirim (Brasil), sin fecha de inicio prevista; la no utilización de la Carretera Interoceánica, que conecta el noroeste de Brasil con la costa sur de Perú, para el transporte comercial de productos a puertos peruanos en el Océano Pacífico, entre otros proyectos en etapa de terminación/ejecución.

Otro punto es el avance de obras de ampliación de importantes tramos del lado brasileño, como la ampliación de la BR-267 y la construcción del enlace de acceso de la Circunvalación Norte de Porto Murтинho, con aviso público aún en preparación. El retraso de Brasil podría poner en peligro la finalización de la RILA y, en consecuencia, posponer el uso del corredor para fines de transporte. Además, durante el trabajo de campo realizado se observó cierta precariedad de la RB mencionada en varios tramos, como daños estructurales, falta de arcén y dificultades para el drenaje del agua de lluvia, por ejemplo.



Figura 5. Carretera BR-267 que da acceso a la ciudad de Porto Murтинho/MS.  
Fuente: archivo personal del autor.

Por lo anterior, entiende que las razones de estos desafíos para mantener y culminar estos proyectos de infraestructura son diversas, tales como la falta de financiamiento interno y externo, la falta de garantías para los financiadores, la inestabilidad política, territorial y social, problemas ambientales, corrupción, etc. Además, el contexto actual de fragmentación política y procesos de integración desfavorables ha llevado al desmantelamiento de importantes instituciones y organizaciones regionales por parte de los Estados nacionales.



## 5. Consideraciones finales

La propuesta para implementar RILA, un proyecto de infraestructura física regional que involucra a Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, ha avanzado mucho hasta la fecha. Desde 2015, se han realizado numerosos estudios técnicos, emprendimientos, inversiones y articulaciones políticas para hacer del proyecto una realidad concreta. Dado el progreso realizado durante la investigación, la ruta está cada vez más cerca de completarse.

En esta perspectiva, aún con todos los problemas que rodean a IIRSA, que llevaron a su anexión al Cosiplan de Unasur, los resultados favorables para la agenda de infraestructura en América del Sur son innegables, aún frente al actual debilitamiento de la coordinación regional. El proyecto de la ruta puede ser un claro ejemplo de que, aún con muchas dificultades, la integración de infraestructura puede servir como facilitador y dinamizador del comercio entre países.

La ruta en cuestión se encuentra muy avanzada, con importantes obras en el lado paraguayo, proyectos de ampliación de carreteras en el estado de Mato Grosso do Sul, así como avances en la construcción del Puente Internacional sobre el Río Paraguay, que conectará los municipios de Porto Murtinho (MS) y Carmelo Peralta (Paraguay), y que tiene como objetivo contribuir no sólo al desarrollo socioeconómico del estado de Mato Grosso do Sul, sino también beneficiar a todos los sectores económicos involucrados.

Sin embargo, algunos problemas en medio del avance de las obras merecen atención, como los riesgos para la fauna, la flora y el medio ambiente causados directamente por la acción humana en relación con proyectos de esta magnitud. Durante el trabajo de campo, se observó cierto desajuste entre los proyectos existentes en torno a la ruta y la realidad local. La obra del puente en territorio brasileño, por ejemplo, aún no genera empleo directo para la población de Porto Murtinho, que sufre la falta de perspectivas y la evasión de su población joven hacia los grandes centros del estado en busca de trabajo y una mejor calidad de vida.

A este problema se suma la dificultad y falta de claridad en cuanto a los beneficios reales de la RILA para el municipio, ya que, hablando



con la población local, muchos no creen que la ruta proporcione una mejor calidad de vida, genere empleo o ingresos a la ciudad, ya que, en la actualidad, no existen obras en curso vinculadas a la ruta. Aun así, también llama la atención el avance del neoextractivismo, ya que la facilidad para exportar materias primas y otros productos con la existencia de la ruta puede intensificar aún más la explotación de los recursos naturales y minerales en la región, sin generar beneficios directos para las poblaciones, quienes están, sin duda, impactado por los cambios socioespaciales de la ruta.

Sin embargo, hay que considerar que el proyecto de IIRSA incorporado al regionalismo latinoamericano estaría lejos de la propuesta del regionalismo autónomo (Gudynas, 2007) como promotor del verdadero desarrollo social y económico de las sociedades latinoamericanas. El regionalismo autónomo es una propuesta innovadora para el desarrollo regional y la conservación del medio ambiente, para que ambos sean sostenibles y beneficien a la sociedad en su conjunto. El regionalismo autónomo está destinado a satisfacer las necesidades internas y domésticas de las sociedades locales, antes que atender el comercio y las necesidades de la comunidad internacional.

De hecho, el Proyecto RILA en el ámbito de IIRSA confirma que los involucrados en este proyecto tienen intereses y percepciones que no siempre están en consonancia con el proyecto de integración planteado por la propia IIRSA y más lejos aún de un regionalismo que contempla la autonomía económica y social integración de la región. Además, los problemas ambientales y sociales locales no se consideran en proyectos como el RILA.

Finalmente, se entiende que es necesario alinear los objetivos del proyecto con la realidad de cada región, teniendo en cuenta las limitaciones, dificultades y características locales y regionales, siguiendo de cerca las transformaciones y procesos de remodelación provocados por las obras, buscando mitigar los impactos, reorganizando las acciones y planes estratégicos de los agentes implicados en la propuesta RILA.

## NOTAS

- 1 [Productos básicos (trigo, maíz, azúcar, soja, aceite mineral, mineral de hierro, etc.) Son productos producidos a gran escala en los que la materia prima tiene cualidades y características uniformes, que no difieren de un lugar a otro ni de un productor a otro. Sus precios están determinados por la oferta y la demanda y están vinculados al mercado internacional.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acosta, A., & Marca, U. (2018). *Post-extractivismo y decrecimiento: salidas del laberinto capitalista*. São Paulo: Elefante.
- Andrade, S. (2022). *Inversiones del Estado, Unión y Municipio preparan a Porto Murinho para la Ruta Bioceánica*. Recuperado de <http://www.ms.gov.br/investimentos-do-estado-uniao-e-municipio-preparam-porto-murinho-para-a-rota-bioceanica/> Última admisión: 25 de marzo de 2023.
- Barros, P. S., et al. (2020). “Corredor Bioceánico de Mato Grosso do Sul al Pacífico: producción y comercio en la ruta de la integración sudamericana.” En P. S. Barros et al. (Eds.), *Corredor Bioceánico de Mato Grosso do Sul al Pacífico: producción y comercio en la ruta de la integración sudamericana* (pp. 186). Brasília: Uems. ¿Recuperado de [https://www.ipea.gov.br/porta\\_l/index.php?option=com\\_content&view=article&id=37931&Itemid=457](https://www.ipea.gov.br/porta_l/index.php?option=com_content&view=article&id=37931&Itemid=457) Última admisión: 24 de marzo de 2023.
- Brasil - MDIC. Ministerio de Economía. (2023). “Balanza comercial brasileña: en lo que va del año.” Recuperado de <http://www.mdic.gov.br/index.php/comercioexterior/estatisticas-de-comercio-exterior/balanca-comercial-brasileira-acumulado-do-ano>. Última admisión: 25 de marzo de 2023

- Cabrera, F. de O. M. (2020). Implementación de la Ruta Bioceánica en el estado de Mato Grosso do Sul: un análisis de la dinámica económica y sus implicaciones. \*Revista Electrónica de la Asociación de Geógrafos Brasileños\*, 1(31), 346-371. Recuperado de <https://trilhasdahistoria.ufms.br/index.php/RevAGB/article/view/9874>. Última admisión: 24 de marzo de 2023.
- Campos, L. de, & Faria, A. (2020). “Ruta Bioceánica: qué es y sus impactos directos e indirectos.” Recuperado de <https://ecoa.org.br/rota-bioceanica-o-que-e-e-seus-impactos-directos-e-indirectos/>. Última admisión: 25 de marzo de 2023.
- Gudynas, E. (2013). Estado compensatorio y nuevo extractivismo: las ambivalencias del progresismo sudamericano. \*Nueva Sociedad\*, 1(1), 57-75. Recuperado de <https://nuso.org/articulo/estado-compensador-e-novos-extrativismos-as-ambivalencias-do-progressismo-sul-americo/>. Última admisión: 26 de marzo de 2023.
- Gudynas, E. (2007). *Integración y comercio: diccionario latinoamericano en términos y conceptos*. Montevideo, Uruguay: Coscoroba; Centro Latinoamericano de Ecología Social (CLAES): Desarrollo, Economía, Ecología y Equidad-América Latina (OZE).
- Honorio, K. dos S. (2013). “La importancia de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) en el regionalismo sudamericano (2000-2012): un estudio sobre la iniciativa y la participación de Brasil.” Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica de São Paulo, São Paulo.
- Libni, T. (2023). “Conozca quiénes son las empresas contratadas por US\$ 89,5 millones para construir el puente de la Ruta Bioceánica.” Recuperado de <https://correiodoestado.com.br/cidades/rota-bioceanica-empresa-e-contratada-por-us-895-milhoes/391326>. Última admisión: 24 de marzo de 2023.
- Marcos, H. (2022). “Paraguay inaugura el primer tramo pavimentado de la Ruta Bioceánica con un costo de 443 millones de dólares.” Recuperado de <https://midiamax.uol.com.br/cotidiano/2022/paraguai-inaugura-primeiro-trecho-asfaltado-da-rota-bioceanica-ao-custo-de-us-443-milhoes/>. Última admisión: 25 de marzo de 2023.

- Morel, L. (2022). “Comenzaron las mediciones para las obras del puente de la Ruta Bioceánica en Porto Murtinho.” Recuperado de <https://www.campograndenews.com.br/economia/comecam-medicoes-para-obra-de-ponte-da-rotabioceanica-em-porto-murtinho>. Última admisión: 26 de marzo de 2023.
- Neves, B. C. (2019). “Política exterior brasileña e integración de infraestructura en América del Sur: un análisis desde los mecanismos IIRSA/COSIPLAN.” Disertación de maestría, Universidad Estatal de São Paulo “Júlio de Mesquita” (Unesp), São Paulo.
- Pinguelli, J. J. C., & Oliveira, A. C. V. de. (2011). “La política exterior de Lula y la dinámica sudamericana: el caso de IIRSA.” Última admisión: 25 de marzo de 2023.
- Ramos, I. (2022). “En agosto, se dará a conocer el aviso público de las obras del Puente Bioceánica, del lado brasileño.” Recuperado de <https://www.correiodoestado.com.br/economia/licitacao-para-obra-da-ponte-bioceanica-sai-em-agosto/399485>. Última admisión: 24 de marzo de 2023.
- Rotabioceanica. (2023). “El DNIT debería lanzar una licitación en abril por el acceso al puente internacional Brasil-Paraguay en la Ruta Bioceánica.” Recuperado de <https://www.rotabioceanica.com.br/2023/02/dnit-deve-lancar-em-abril-licitacao-do-acesso-a-ponte-internacional-brasil-paraguai-da-rotabioceanica/>. Última admisión: 25 de marzo de 2023.
- Siqueira, R. (2021). “La subasta del puente de Murtinho se realiza el viernes.” Recuperado de <https://www.rcn67.com.br/cbn/campo-grande/licitacao-da-ponte-de-murtinho-ocorre-na-sexta-feira/152244/>. Última admisión: 26 de marzo de 2023.
- Siqueira, R. (2022). “El gobierno de EM alinea la obra del Puente Bioceánica que debe generar hasta 700 empleos en Porto Murtinho.” Recuperado de <https://www.semagro.ms.gov.br/governo-de-ms-alinha-obra-da-ponte-bioceanica-que-deve-gerar-ate-700-vagas-em-porto-murtinho/>. Última admisión: 26 de marzo de 2023.
- Svampa, M. (2019). Las fronteras del neoextractivismo en América Latina: conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias. *São Paulo: Elefante*.

- UNASUR/COSIPLAN. (2016). “Proyecto - detalle puente individual.” Recuperado de [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=1279](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1279). Última admisión: 25 de marzo de 2023.
- UNASUR/COSIPLAN. (2016). “Proyecto - pavimentación individual de detalles.” Recuperado de [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=207](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=207). Última admisión: 25 de marzo de 2023.
- Vasconcelos, Í. (2021). “Una vez más, Brasil busca una salida al Pacífico.” Recuperado de <https://outraspalavras.net/decolonizacoes/outra-vez-o-brasil-busca-uma-saida-para-o-pacifico/>. Última admisión: 24 de marzo de 2023.
- Vaya, T. R. (2018). “El Ferrocarril de Integración Oeste-Este y la Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana: La Máscara y el Rostro.” Tesis de doctorado, Universidad Federal de Bahía, Salvador.