

<https://doi.org/10.18004/pdfce/2076-054x/2026.032.62.001>

# El Corredor Bioceánico como plataforma estratégica de integración regional sostenible: avances, desafíos y perspectivas para Paraguay

Ana Leticia Carossini<sup>1</sup> 

<sup>1</sup>Universidad Nacional de Asunción, Facultad de Ciencias Económicas. San Lorenzo, Paraguay.

**Recibido:** 14/10/2025

**Aceptado:** 30/11/2025

**Editor responsable:** Marcela Achinelli  Facultad de Ciencias Economicas - UNA. San Lorenzo, Paraguay.

El Corredor Bioceánico constituye una de las iniciativas de infraestructura e integración regional más relevantes en el contexto sudamericano contemporáneo en la medida en que articula la conexión física y económica entre los océanos Atlántico y Pacífico mediante una red vial que atraviesa territorios de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile. En este sentido, el proyecto no debe interpretarse únicamente como una obra de transporte, sino como una plataforma de desarrollo multidimensional que integra dimensiones económicas, territoriales, sociales, culturales e institucionales, orientadas a fortalecer la competitividad regional, facilitar el comercio internacional y promover el desarrollo territorial sostenible (Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones [MOPC], 2023).

Desde una perspectiva geoestratégica, la posición territorial de Paraguay adquiere especial relevancia, dado que su ubicación en el eje de articulación del corredor le permite proyectarse como un nodo logístico regional con potencial para mejorar sustancialmente su inserción en los mercados internacionales. Diversos estudios coinciden en señalar que la implementación de esta infraestructura contribuirá a reducir los costos logísticos, optimizar los tiempos de transporte y generar ventajas competitivas para sectores productivos estratégicos. Además, se espera que permita, la modernización de la infraestructura, la facilitación del tránsito transfronterizo y la simplificación de procedimientos aduaneros, que constituyen factores determinantes para alcanzar mayores niveles de eficiencia logística y competitividad económica en la región (CAF, 2021; MOPC, 2022).

En términos más amplios, el impacto del Corredor Bioceánico trasciende la esfera estrictamente económica, puesto que incide directamente en la conectividad territorial, el acceso a servicios básicos, la movilidad poblacional y la integración social de regiones históricamente relegadas, particularmente en el Chaco paraguayo. En este contexto, el desarrollo logístico de la Región Occidental se configura como un componente estratégico, no solo por su potencial productivo en sectores como la ganadería, la agricultura y la agroindustria, sino también por su función como

espacio de articulación del intercambio regional y de integración de cadenas de valor (Ministerio de Industria y Comercio [MIC] & MOPC, 2021).

En la actualidad, el proyecto comprende la ejecución de infraestructura clave, entre la que destaca el puente binacional que conectará las ciudades de Carmelo Peralta y Porto Murтинho, así como la pavimentación y modernización de tramos estratégicos que forman parte del trazado regional. Estas obras no solo posibilitarán la mejora en la conectividad física, sino también contribuirán a reducir distancias y tiempos de transporte en el comercio internacional, favoreciendo la integración logística y la competitividad regional (MOPC, 2023).

Desde una perspectiva analítica, el carácter multidimensional del Corredor Bioceánico permite identificar diversas dimensiones interrelacionadas. En primer lugar, la dimensión económica se manifiesta en la reducción de costos logísticos, el incremento del comercio y el fortalecimiento de cadenas productivas regionales.

En segundo lugar, la dimensión social se vincula con oportunidades de desarrollo local, movilidad laboral e integración cultural, aunque también plantea riesgos asociados a la profundización de desigualdades territoriales si no se implementan políticas públicas adecuadas.

En tercer lugar, la dimensión institucional evidencia la necesidad de fortalecer la coordinación interinstitucional, la gobernanza multinivel y los mecanismos de transparencia. A su vez, la dimensión ambiental exige la incorporación de evaluaciones de impacto, estrategias de mitigación y criterios de sostenibilidad. Adicionalmente, la dimensión de integración regional implica la armonización normativa, la interoperabilidad logística y el fortalecimiento de la cooperación entre países.

Por ello, el Corredor Bioceánico no debe interpretarse únicamente como una obra de infraestructura, sino como un proceso integral de transformación territorial que exige gobernanza efectiva, cooperación regional sostenida y compromiso institucional, a fin de consolidarse como un verdadero motor de desarrollo sostenible en el contexto sudamericano. Los avances registrados en el desarrollo del Corredor Bioceánico evidencian progresos significativos, tanto en la construcción de infraestructura como en la articulación de proyectos logísticos complementarios, cuyo propósito es consolidar un sistema logístico nacional eficiente, multimodal y competitivo que permita posicionar al país como un nodo estratégico en el comercio regional e internacional (MIC & MOPC, 2021).

Paraguay posee la mayor inversión activa en el Chaco (Ruta PY15, >530 km), el epicentro de la obra nueva vial, hace aparecer tres tramos en distintos estados.

Tramo 1: Carmelo Peralta – Loma Plata (≈277 km), que se encuentra en estado acabado y operativo, según Acta de finalización de fecha 30/04/2022, a fin de logra como resultado una conectividad ininterrumpida y base para el desarrollo logístico-productivo del Chaco Central.

Tramo 2: Cruce Centinela – Mariscal Estigarribia (≈103 km), que se encuentra en estructuración financiera y preparación técnica, aún sin materialización de obras.

Tramo 3: Mariscal Estigarribia – Pozo Hondo (≈224–225 km), que se encuentra en ejecución. Con respecto a los países involucrados en esta megaobra, se evidencia que Brasil cuenta con construcción de puente muy avanzado; aunque el punto débil está en los accesos. En cuanto a la Argentina, ya cuenta con rutas construidas, aunque el avance depende más de gestión logística que de construcción; mientras que Chile, cuenta con infraestructura y puertos listos; considerando que el foco es capacidad y frontera.

Ante lo expuesto, si bien se cuenta con avance físico, es preciso comprender que la infraestructura por sí sola no puede asegurar eficiencia, dado que persisten los desafíos de la convergencia normativa entre aduanas/tránsito y controles sanitarios, considerando que surgen ciertos cuellos de botella en cuanto a situaciones al cruzar las fronteras, la detección de la necesidad de reforzar la seguridad en la frontera ante riesgos asociados al narcotráfico, trata de personas, etc. Por ello, ante el diagnóstico general que evidencia una gran heterogeneidad entre los cuatro países, tanto en las obras como en los procesos, dado que registran ritmos distintos; la consolidación del Corredor Bioceánico requiere fortalecer la articulación público-privada, mejorar los servicios logísticos y garantizar el desarrollo de infraestructura multimodal y servicios básicos que acompañen el crecimiento territorial (MIC & MOPC, 2021)

**AUTOR CORRESPONDIENTE:** Ana Leticia Carossini. Máster en Administración de Entidades de la Economía Social. Universidad Nacional de Asunción, Facultad de Ciencias Económicas. San Lorenzo, Paraguay. **Email:** [alcarosini@eco.una.py](mailto:alcarosini@eco.una.py)

---

## **The Bioceanic Corridor as a strategic platform for sustainable regional integration: progress, challenges and perspectives for Paraguay**

The Bioceanic Corridor is one of the most significant infrastructure and regional integration initiatives in contemporary South America, as it establishes a physical and economic connection between the Atlantic and Pacific Oceans through a road network that crosses territories in Brazil, Paraguay, Argentina, and Chile. In this sense, the project should not be interpreted solely as a transportation infrastructure project, but rather as a multidimensional development platform that integrates economic, territorial, social, cultural, and institutional dimensions, aimed at strengthening regional competitiveness, facilitating international trade, and promoting sustainable territorial development (Ministry of Public Works and Communications [MOPC], 2023).

From a geostrategic perspective, Paraguay's territorial position is particularly relevant, given that its location on the corridor's central axis allows it to project itself as a regional logistics hub with the potential to substantially improve its integration into international markets. Several studies agree that the implementation of this infrastructure will contribute to reducing logistics costs, optimizing transport times, and generating competitive advantages for strategic productive sectors. Furthermore, it is expected to enable infrastructure modernization, facilitate cross-border transit, and simplify customs procedures, all of which are key factors in achieving greater levels of logistical efficiency and economic competitiveness in the region (CAF, 2021; MOPC, 2022).

In broader terms, the impact of the Bioceanic Corridor transcends the strictly economic sphere, as it directly affects territorial connectivity, access to basic services, population mobility, and the social integration of historically marginalized regions, particularly in the Paraguayan Chaco. In this context, the logistical development of the Western Region is a strategic component, not only for its productive potential in sectors such as livestock, agriculture, and agro-industry, but also for its role as a hub for regional trade and the integration of value chains (Ministry of Industry and Commerce [MIC] & MOPC, 2021).

Currently, the project includes the construction of key infrastructure, most notably the binational bridge that will connect the cities of Carmelo Peralta and Porto Murtinho, as well as the paving and modernization of strategic sections that form part of the regional route. These works will not only enable improvements in physical connectivity, but will also contribute to reducing distances and transport times in international trade, promoting logistical integration and regional competitiveness (MOPC, 2023).

Several interrelated dimensions are at play. First, the economic dimension manifests itself in reduced logistics costs, increased trade, and the strengthening of regional production chains. Second, the social dimension is linked to opportunities for local development, labor mobility, and cultural integration, although it also poses risks associated with the deepening of territorial inequalities if appropriate public policies are not implemented.

Third, the institutional dimension highlights the need to strengthen inter-institutional coordination, multi-level governance, and transparency mechanisms. In turn, the environmental dimension requires the incorporation of impact assessments, mitigation strategies, and sustainability criteria. Additionally, the regional integration dimension implies regulatory harmonization, logistical interoperability, and strengthened cooperation between countries.

Therefore, the Bioceanic Corridor should not be interpreted solely as an infrastructure project, but as a comprehensive process of territorial transformation that demands effective governance, sustained regional cooperation, and institutional commitment in order to consolidate itself as a true engine of sustainable development in the South American context. The progress made in the development of the Bioceanic Corridor demonstrates significant advancements, both in infrastructure construction and in the coordination of complementary logistics projects, whose purpose is to consolidate an efficient, multimodal, and competitive national logistics system that will position the country as a strategic hub in regional and international trade (MIC & MOPC, 2021).

Paraguay has the largest active investment in the Chaco region (Route PY15, >530 km), the epicenter of the new road construction, with three sections in different stages of completion.

Section 1: Carmelo Peralta – Loma Plata ( $\approx 277$  km), which is complete and operational, according to the Completion Certificate dated April 30, 2022, resulting in uninterrupted connectivity and a foundation for the logistical and productive development of the Central Chaco region.

Section 2: Cruce Centinela – Mariscal Estigarribia ( $\approx 103$  km), which is currently undergoing financial structuring and technical preparation, with no construction yet underway.

Section 3: Mariscal Estigarribia – Pozo Hondo ( $\approx 224$ – $225$  km), which is currently under construction.

Regarding the countries involved in this mega-project, Brazil has a very advanced bridge construction; however, the weak point lies in the access routes. Argentina already has roads built, although progress depends more on logistical management than on construction itself; while Chile has infrastructure and ports ready, considering that the focus is on capacity and border access. Given the above, while physical progress has been made, it is essential to understand that infrastructure alone cannot guarantee efficiency, as challenges persist regarding regulatory convergence between customs/transit and health controls. This is further compounded by bottlenecks at border crossings and the need to strengthen border security in response to risks associated with drug trafficking, human trafficking, and other issues. Therefore, considering the overall assessment that reveals significant heterogeneity among the four countries, both in the projects themselves and in the processes, as they are progressing at different paces, the consolidation of the Bi-Oceanic Corridor requires strengthening public-private partnerships, improving logistics services, and ensuring the development of multimodal infrastructure and basic services to support territorial growth (MIC & MOPC, 2021).

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CAF – Banco de Desarrollo de América Latina. (2021). Integración logística y corredores de transporte en América del Sur: oportunidades para la competitividad regional. CAF.
- Ministerio de Industria y Comercio (MIC) & Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). (2021). Plan y proyectos estratégicos para el desarrollo logístico y la integración productiva del Paraguay en el Corredor Bioceánico. Gobierno del Paraguay.
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). (2022). Corredor Vial Bioceánico: avances, planificación y perspectivas de la Ruta Nacional PY15. MOPC.
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). (2023). Informe técnico del Corredor Vial Bioceánico y obras complementarias en el Chaco paraguayo. MOPC.