

El corredor bioceánico en el chaco paraguayo: avances en infraestructura y retos del desarrollo local

María Vidalina Ayala Ramos

mariavayalar@gmail.com

Celso Obdulio Mora Rojas

cmoraroj@gmail.com

Lucas Roberto López Bogado

lucas.lopez@rec.una.py

María Del Carmen Estigarribia Almeida

maria.estigarribia@rec.una.py

Universidad Nacional de Asunción

Paraguay

Resumen

El presente artículo analiza el impacto del Corredor Vial Bioceánico en la región del Chaco Paraguayo, describiendo la infraestructura y el desarrollo en trece localidades a lo largo de su trazado, así como los desafíos locales emergentes. A partir de fuentes oficiales recientes y datos actualizados (MOPC, DGEEC, PNUD, Tierraviva, entre otros), se realizó una revisión exhaustiva de información demográfica, de infraestructura, servicios y conectividad para cada una de las trece localidades atravesadas por la ruta PY15 o vinculadas a ella. Los resultados –redactados en tiempo presente– ofrecen un panorama comparativo entre localidades en cuanto a población, nivel de servicios básicos, mejoras en conectividad vial y telecomunicaciones, incorporando tablas comparativas detalladas. El artículo destaca los avances en infraestructura (ruta pavimentada, energía eléctrica, etc.) y las oportunidades de desarrollo económico, a la vez que identifica retos persistentes en materia de planificación territorial, inclusión de comunidades locales (especialmente pueblos indígenas) y sostenibilidad ambiental. Se concluye subrayando la importancia de acompañar la construcción física del corredor con políticas públicas integrales que aseguren un desarrollo socioeconómico equitativo y ambientalmente responsable en el Chaco Paraguayo.

Palabras clave: bioceánico, Chaco, desarrollo, indígenas, sostenibilidad.

Bioceanic Road Corridor in the Paraguayan Chaco: advancements in infrastructure and challenges in local communities

Abstract

This article analyzes the impact of the Bioceanic Road Corridor in the Paraguayan Chaco, describing infrastructure and development across thirteen localities along its route, as well as emerging local challenges. Based on recent official sources and updated data (MOPC, DGEEC, UNDP, Tierraviva, among others), it provides a comprehensive review of demographic information, infrastructure, services, and connectivity for each locality connected to Route PY15. The results presented in the present tense offer a comparative panorama of population levels, access to basic services, and improvements in road and telecommunications connectivity. The study highlights advancements in infrastructure (paved roads, electricity) and economic development opportunities, while also identifying persistent challenges in territorial planning, inclusion of local (especially Indigenous) communities, and environmental sustainability. The conclusion emphasizes the need for integral public policies that accompany physical infrastructure with equitable and environmentally responsible socioeconomic development across the Chaco region.

Keywords: bioceanic; Chaco, development, indigenous peoples, sustainability.

Introducción

Los corredores de desarrollo tienen por objetivo vincular las regiones periféricas con la economía global, basándose en la mejora de la infraestructura de transporte. En el caso de Paraguay, el Corredor Vial Bioceánico –denominado Ruta Nacional PY15– se ha convertido en una obra estratégica para integrar el aislado Chaco paraguayo tanto a nivel nacional como internacional. Esta carretera de 532 km de longitud atraviesa la Región Occidental (Chaco) del Paraguay, conectando el río Paraguay en el este (frontera con Brasil) hasta la frontera occidental con Argentina. El trazado completo une Carmelo Peralta (Alto Paraguay) con Pozo Hondo (Boquerón) e indirectamente integra a Bolivia a través de ramales secundarios, constituyendo un eje logístico interoceánico entre Brasil y Chile. La infraestructura del corredor forma parte del Eje Capricornio de integración regional y busca transformar al Chaco en un corredor de comercio y desarrollo, conectando puertos del Atlántico (Brasil) con el Pacífico (Chile).

Históricamente, el Chaco paraguayo se caracterizó por su baja densidad poblacional, vastas distancias sin caminos pavimentados y la marginación socioeconómica de sus comunidades (incluyendo numerosas comunidades indígenas y colonias menonitas). Antes del corredor, la principal vía era la Ruta Transchaco (PY09) en sentido norte-sur, mientras grandes extensiones del Alto Paraguay permanecían virtualmente aisladas. La Ruta PY15 vino a romper ese aislamiento, constituyendo la *primera conexión vial de envergadura* para varios distritos chaqueños previamente accesibles solo por caminos de tierra o vía fluvial. En febrero de 2022 se inauguraron los primeros 275 km de pavimento entre Carmelo Peralta y Loma Plata, completando el *Tramo 1*. Posteriormente se avanzó en el *Tramo 2* hasta Mariscal Estigarribia, y para 2024-2025 se inició el *Tramo 3* desde Mariscal Estigarribia hasta Pozo Hondo. Paralelamente, se construye un puente internacional entre Carmelo Peralta y Porto Murtinho (Brasil), que a abril de 2024 alcanzaba 50% de avance, superando el 65% en 2025 según reportes oficiales.

Este artículo se propone examinar el estado actual de la infraestructura y desarrollo local en las trece principales localidades vinculadas al Corredor Bioceánico en el Chaco Paraguayo, así como los desafíos locales identificados en el proceso. Se incluyen tanto los poblados directamente atravesados por la ruta PY15 como aquellos conectados mediante desvíos clave (por ejemplo, comunidades indígenas cercanas). La motivación de este estudio radica en comprender cómo una mega obra de infraestructura puede incidir en asentamientos de diverso tamaño y características –desde pequeños fortines de menos de 50 habitantes hasta localidades fronterizas estratégicas– y qué brechas persisten en términos de servicios básicos, integración económica y sustentabilidad. El análisis combina datos recientes

(censales, administrativos y de proyectos) con la perspectiva de la cuestión social, buscando aportar reflexiones sobre la realidad social del Chaco en el contexto de esta intervención vial.

Metodología

La investigación desarrollada fue de tipo descriptivo comparativo, basada en la recopilación y análisis de fuentes secundarias oficiales y académicas. En primer lugar, se relevaron datos demográficos y socioeconómicos de las localidades de estudio a partir del último censo nacional (Censo 2022) y proyecciones oficiales de la Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos (DGEEC). Asimismo, se consultaron informes y comunicados del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) relacionados con los avances del Corredor Bioceánico, incluyendo reportes sobre el estado de las obras por tramos, proyectos complementarios (electrificación, puentes) y anuncios de gobierno pertinentes.

En segundo lugar, se incorporaron datos cualitativos y contextuales mediante la revisión de publicaciones de organismos internacionales, organizaciones no gubernamentales y universidades nacionales enfocadas en el Chaco.

La estrategia metodológica implicó comparar las trece localidades en cuatro dimensiones principales: (a) Población (número de habitantes, composición), (b) Infraestructura y servicios básicos (disponibilidad de ruta pavimentada, energía eléctrica, agua potable, educación y salud), (c) Conectividad (vial y de telecomunicaciones, accesibilidad física antes y después del corredor) y (d) Economía local (actividades productivas predominantes, oportunidades emergentes).

Los hallazgos se organizaron en la sección de resultados, redactada en tiempo presente para reflejar la situación vigente de cada comunidad. Finalmente, en la discusión se interpretan comparativamente estos hallazgos a la luz de la literatura sobre corredores de desarrollo y se abordan los desafíos locales identificados.

Resultados

Características de las localidades del Corredor Bioceánico:

En la actualidad, las trece localidades analizadas exhiben perfiles demográficos y de infraestructura muy diversos, reflejando un gradiente de desarrollo dentro del Chaco Paraguayo. A continuación, se presenta una descripción resumida de cada localidad y sus principales indicadores:

Carmelo Peralta: Es el punto de inicio (Km 0) de la Ruta Bioceánica en la frontera con Brasil. Posee aproximadamente 4.400 habitantes (Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos [DGEEC], 2023), constituyéndose en un distrito de rápido crecimiento. La localidad cuenta con ruta pavimentada desde 2022, un puente internacional en construcción hacia Brasil y acceso fluvial por el río Paraguay. En cuanto a servicios, Carmelo Peralta logró importantes mejoras: cuenta con energía eléctrica (conexión a la red nacional en proceso de fortalecimiento), agua potable y varias instituciones públicas (escuelas, colegio, centro de salud, comisaría, juzgado de paz, etc.). Se observa la llegada de inversiones privadas (hoteles, estaciones de servicio, comercios), impulsadas por la expectativa de que el corredor consolide a Carmelo Peralta como polo de desarrollo regional. La apertura de la ruta y la futura disponibilidad de energía estable son factores que han elevado significativamente el valor de las tierras locales, convirtiendo a Carmelo Peralta en un centro estratégico en la integración bioceánica (Agencia IP, 2025).

Mayor Hilario Amarilla (Cruce 65): Se trata de un pequeño asentamiento ubicado a 65 km de Carmelo Peralta, en la intersección donde un desvío conecta hacia Bahía Negra. En 2023 contaba con unos 40 habitantes. Actualmente el lugar funciona principalmente como cruce vial; la pavimentación del tramo ha facilitado el tránsito pero la localidad en sí carece de infraestructuras urbanas importantes. Dispone de un puesto de control básico y servicios muy limitados (no hay redes de agua potable domiciliaria ni establecimientos de salud locales). La electrificación llegó mediante extensiones de la red desde Carmelo Peralta, aunque con cobertura reducida. Cruce 65 reviste interés por ser punto de partida a Bahía Negra (todavía vía camino de tierra), sirviendo de enlace entre el corredor bioceánico y el extremo norte chaqueño (Gobierno Nacional, 2024).

Coronel Juan Crisóstomo Centurión (Cruce Paragro): Localidad rural en el Km 97, donde parte un camino hacia Puerto La Esperanza (Puerto Sastre). Tiene cerca de 50 habitantes, en su mayoría pobladores dedicados a actividades agropecuarias. Administrativamente pertenece al distrito de Puerto Casado (Alto Paraguay). Tras la pavimentación de la PY15, Cruce Paragro pasó de ser un empalme aislado a conectarse permanentemente con vías de todo tiempo. Servicios básicos: cuenta con un generador comunitario de electricidad de baja potencia y una escuela primaria multigrado; no hay puesto de salud en el paraje (los residentes deben desplazarse a Puerto Casado o Carmelo Peralta para atención médica). La accesibilidad mejoró notablemente –antes el acceso era por picada de tierra–, potenciando pequeñas iniciativas productivas locales (p.ej., un silo de acopio de granos cercano perteneciente a una estancia). Sin embargo, la población es tan reducida que

el impacto socioeconómico directo del corredor es aún incipiente (Biblioteca Nacional del Paraguay, s.f.).

Mayor Martín Urbina (Cruce Puerto Casado): Ubicado en el Km 111 de la ruta, es el desvío principal hacia la ciudad de Puerto Casado. Es un caserío con alrededor de 35 habitantes actuales, dependiente también del municipio de Puerto Casado. Conectividad: previo al corredor, este cruce marcaba el inicio de un camino de tierra hacia Puerto Casado; hoy permanece como tal (el ramal a Puerto Casado no fue asfaltado todavía), pero el tramo principal pavimentado hasta el cruce facilita el aprovisionamiento. Infraestructura local: la localidad consiste en algunas viviendas dispersas, un destacamento policial y comercios básicos que atienden a viajeros. Tiene electricidad proveída por Puerto Casado (línea de media tensión) y señal de telecomunicación móvil débil. Educación/Salud: carece de escuela propia o centro de salud (se depende de Puerto Casado, a ~90 km). La presencia del corredor ha transformado al Cruce Mayor Urbina en un punto de parada obligado para el transporte, propiciando la instalación de un pequeño parador de camiones y venta de combustible a escala menor (Asociación Mandu'arã, 2024).

Coronel Paulino Alén / Cruce Centinela: En el Km 155 se encuentra el Cruce Centinela (denominado así por un antiguo puesto militar Centinela), desde donde parte un desvío de tierra de ~30 km que conduce a la Comunidad Indígena Arocojnadi. Arocojnadi, si bien no está exactamente sobre la ruta principal, es la población cercana de referencia: un asentamiento Ayoreo Totobiegosode con unos 60 habitantes, reconocido como localidad del distrito de Puerto Casado. Situación actual: El Cruce Centinela en sí no posee población estable (más allá de personal caminero o de estancia); su importancia radica en la conexión vial. La comunidad Arocojnadi, situada tierra adentro, ha visto mejorar ligeramente su accesibilidad gracias a la proximidad del corredor, aunque el tramo de acceso sigue siendo rústico. Arocojnadi carece de electricidad (dependen de paneles solares y generadores) y enfrenta carencias severas de agua potable y servicios de salud. La ruta asfaltada más cercana redujo el aislamiento de esta comunidad indígena, permitiendo mayor frecuencia de visitas de brigadas de salud y entrega de ayuda estatal. No obstante, siguen existiendo brechas en la atención de sus necesidades básicas, ilustrando la situación vulnerable de muchas comunidades indígenas chaqueñas aún con la nueva infraestructura vial (OPIT & FAPI, 2021).

Doctor Cirilo Solalinde: En el Km 192 se ubica otro cruce significativo, donde un camino de tierra de ~32 km lleva a la Comunidad Indígena Chaidi. Chaidi es una comunidad Ayoreo Totobiegosode con aproximadamente 40 habitantes, principalmente familias indígenas que viven de manera tradicional. Administrativamente también pertenece al distrito

de Puerto Casado. Efectos del corredor: similar al caso anterior, el asfaltado hasta el Cruce Dr. Solalinde facilitó la comunicación con Chaidi, aunque el tramo final sigue siendo un camino precario. Chaidi cuenta con muy escasos servicios: no tiene electricidad de red (utilizan paneles solares), el acceso al agua es a través de aljibes y carece de puesto sanitario fijo (brigadas móviles los visitan periódicamente). La comunidad se encuentra dentro de la reserva natural y cultural del pueblo Ayoreo (PNCAT), por lo que enfrenta retos para compatibilizar la llegada de la carretera con la preservación de su territorio y modo de vida. El corredor incrementó la preocupación por posibles intrusiones y deforestación cerca de sus tierras, pero a su vez hizo más visible su situación ante autoridades departamentales. En suma, Chaidi y otras comunidades Ayoreo aledañas se benefician de una mejor accesibilidad, mas persisten en condiciones de alta vulnerabilidad (ACNUDH, 2015).

Fortín Minas Cué: Localidad en el Km 204, que marcó el fin del primer tramo asfaltado de la ruta. Se trata de un antiguo fortín militar (de la Guerra del Chaco) convertido en poblado civil muy pequeño, con alrededor de 50 habitantes. Administrativamente pertenece al distrito de Loma Plata (Boquerón). Infraestructura: Minas Cué ahora se encuentra conectado al pavimento, lo que mejoró la movilidad de sus pobladores y el tránsito de ganado de estancias cercanas. Dispone de un sistema de agua corriente comunitario (proveído por la cooperativa menonita de Loma Plata) y electricidad desde un tendido que llega desde Loma Plata. Cuenta con una escuela básica que también sirve a niños de estancias vecinas. No tiene puesto de salud permanente (una clínica móvil visita periódicamente). La pavimentación ha propiciado la creación de un “museo a cielo abierto” con vestigios de la Guerra del Chaco en las cercanías, explotando el potencial histórico-turístico del lugar con apoyo de la municipalidad de Loma Plata. Fortín Minas Cué ilustra cómo una mejora vial puede revalorizar un sitio histórico antes remoto, aunque su población continúa dependiendo fuertemente de la cabecera distrital para la mayoría de servicios (Agencia IP, 2023).

Rosaleda: Poblado ubicado en el Km 335 dentro del distrito de Mariscal Estigarribia. Es una pequeña colonia de origen suizo-menonita, fundada en 1994, que actualmente tiene en torno a 80 habitantes. La mayoría de sus pobladores son adultos mayores colonos retirados, por lo que Rosaleda se caracteriza por su tranquilidad. Servicios y conectividad: Antes del corredor, Rosaleda se accedía por camino de tierra desde Mariscal Estigarribia (25 km); ahora, la Ruta PY15 pavimentada pasa junto al poblado, mejorando sustancialmente el acceso. Cuenta con electricidad provista por la cooperativa menonita Fernheim, agua potable mediante pozos comunitarios y una estafeta de salud atendida periódicamente (debido a la edad de la población, se priorizó establecer consulta médica quincenal). También posee una comisaría construida en 2017 por gestión de los colonos. La llegada de la carretera ha

implicado un ligero aumento de tránsito, pero Rosaleda sigue siendo principalmente residencial. Se espera que en el futuro pueda atraer algún emprendimiento turístico-cultural dada su peculiar historia y paisaje (jardines floridos en medio del Chaco árido). Por ahora, la comunidad mantiene un estilo de vida apacible, beneficiándose de la mejor conectividad sin un cambio radical en su dinámica (El Nacional, 2022).

General Francisco Brizuela (Cruce Don Silvio): Localidad ubicada en el Km 474 de la ruta, en el extremo occidental antes de Pozo Hondo. También conocida como Cruce Don Silvio, históricamente era solo un empalme de caminos. Actualmente tiene unos 25 habitantes, siendo básicamente un puesto de cruce estratégico. Forma parte del municipio de Mariscal Estigarribia, aunque se encuentra a 160 km de la ciudad cabecera. Su importancia radica en la interconexión trifronteriza: en este punto la Ruta PY15 se bifurca en dirección a Pozo Hondo (frontera con Argentina) y hacia el norte por la Ruta D092 a Mayor Infante Rivarola (frontera con Bolivia). Situación actual: El Cruce Brizuela contaba solo con un destacamento policial y casetas de ranchos; tras el asfaltado, se prevé la instalación de un puesto aduanero y migratorio en sus cercanías para gestionar el tránsito internacional. Por ahora, los servicios son mínimos: no hay red eléctrica (se espera conectarla una vez avance la obra eléctrica en Carmelo Peralta y Loma Plata, ya que hoy la zona se ilumina con generadores), ni agua corriente (los pocos residentes usan aljibes). Sin embargo, las perspectivas de crecimiento son altas: su “privilegiada ubicación” en el cruce hacia dos fronteras hace esperar que el lugar crezca en próximos años, posiblemente convirtiéndose en una pequeña villa de servicios logísticos (estación de servicio, parador para camiones, oficina de control fronterizo). Esto dependerá en buena medida de la coordinación trinacional para habilitar plenamente esos pasos. De momento, General Brizuela ejemplifica un poblado emergente cuyo desarrollo futuro está directamente ligado a la utilización efectiva del Corredor Bioceánico como vía internacional (Senado de Paraguay, 2022).

Discusión

Los hallazgos anteriores reflejan las paradojas del desarrollo infraestructural en el Chaco paraguayo. Por un lado, el Corredor Bioceánico ejemplifica la tesis de que la mejora de infraestructura de transporte puede integrar territorios aislados a circuitos económicos mayores. Las localidades de Carmelo Peralta, Mariscal Estigarribia y Pozo Hondo están comenzando a experimentar esa integración: aumento del comercio, valorización de la tierra y mayor presencia del Estado, evidenciada en obras de electrificación y aduanas (Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones [MOPC], 2025). Esta dinámica coincide con experiencias de corredores de desarrollo en otras regiones, donde se observa un crecimiento

en las áreas de influencia directa, como polos logísticos en cruces fronterizos y la atracción de inversiones privadas gracias a la nueva conectividad.

Por otro lado, se confirma que la infraestructura por sí sola no resuelve automáticamente las brechas sociales locales. Las comunidades indígenas ayoreas cercanas a la ruta ilustran cómo persisten condiciones de marginación: falta de agua potable, salud deficiente, y vulnerabilidad cultural y ambiental. Organizaciones como Tierraviva y la Federación por la Autodeterminación de los Pueblos Indígenas (FAPI) han advertido que proyectos como el corredor deben acompañarse de salvaguardas para las comunidades indígenas, en términos de consulta, mitigación ambiental y programas de apoyo social específicos (Tierraviva, 2020; OPIT & FAPI, 2021). De lo contrario, existe el riesgo de que estas poblaciones queden al margen de los beneficios e incluso sufran impactos negativos, como pérdida de territorio y penetración de modelos ajenos de desarrollo. La literatura sobre corredores señala como debilidad frecuente la escasa inclusión de los actores locales en las cadenas de valor generadas. En Antofagasta (Chile), por ejemplo, se documentó que muchas empresas locales de transporte no lograban integrarse a las oportunidades del corredor bioceánico por barreras estructurales. En el Chaco, podría suceder algo similar con pequeños productores, comercios o cooperativas locales, si no se los fortalece para competir y participar en la nueva economía del corredor.

Un aspecto crítico emergente es la planificación territorial integral alrededor de la ruta. Los resultados muestran focos de crecimiento urbano (por ejemplo, Carmelo Peralta y Pozo Hondo) que requieren planificación de ordenamiento: loteamientos, provisión de agua, manejo de residuos, etc. Por ahora, la respuesta ha sido más bien reactiva: se llevan servicios básicos a medida que la demanda explota, como ocurrió con la electricidad en Pozo Hondo, que llegó tras décadas de espera cuando la obra vial ya estaba en marcha (Administración Nacional de Electricidad [ANDE], 2021). Sería necesario anticipar planes de desarrollo urbano y regional que articulen al corredor con las comunidades aledañas, para evitar asentamientos precarios espontáneos o desequilibrios entre localidades. La educación y capacitación local es otra arista: sin fortalecimiento del capital humano chaqueño, los mejores empleos e iniciativas podrían ser acaparados por foráneos, aumentando la sensación de exclusión local. En ese sentido, la presencia de solo un 10% de mano de obra local en la construcción del tramo chaqueño sugiere que hay espacio para mejorar la formación de trabajadores locales en oficios vinculados, como maquinaria pesada, logística y comercio internacional (MOPC, 2025).

Asimismo, la sostenibilidad ambiental es un desafío transversal. El Chaco es un ecosistema frágil, con índices de deforestación alarmantes en las últimas décadas. La apertura de la ruta podría acelerar la expansión de la frontera agropecuaria y los desmontes

si no se aplican controles. Por ejemplo, más del 90% de la deforestación reciente en Paraguay ocurre en Alto Paraguay y Boquerón, los departamentos del corredor (Mongabay Latam, 2018). Iniciativas como el proyecto “Green Chaco” buscan promover una ganadería sostenible y ordenada, lo cual resulta oportuno en el contexto del corredor (Green Commodities Paraguay, s.f.). La conservación de recursos hídricos también es crítica: zonas como Pozo Hondo sufren inundaciones cíclicas del río Pilcomayo y sequías extremas alternadamente. Incorporar infraestructura verde, como diques de regulación y reforestación de cuencas, y programas de resiliencia climática en las comunidades es imprescindible para que el desarrollo no sea efímero o catastrófico en términos ambientales.

Finalmente, la discusión debe considerar la coordinación interinstitucional e internacional. El éxito pleno del corredor no depende solo de la cinta asfáltica, sino de acuerdos binacionales, como trámites fronterizos expeditos y armonización aduanera, y de políticas nacionales complementarias, como seguridad vial, mantenimiento continuo e inversión en caminos alimentadores desde la ruta principal hacia comunidades rurales. Hasta 2025, Paraguay avanzó en la infraestructura física, pero aspectos como la dotación de personal y tecnología en los puestos de control, o la formalización del comercio fronterizo, aún estaban en proceso. La experiencia global muestra que corredores como este requieren un enfoque de corredor de desarrollo, integrando infraestructura con desarrollo social y económico regional. Esto implica que el Estado paraguayo, en conjunto con gobiernos locales y sociedad civil, diseñe e implemente planes de desarrollo territorial, programas educativos y esquemas de protección ambiental específicos para el área de influencia del corredor. Si bien el presente artículo evita formular recomendaciones normativas directas, en línea con un enfoque analítico, los datos sugieren claramente que sin esas acciones paralelas, el impacto del Corredor Bioceánico podría concentrarse en unos pocos enclaves y no derramar adecuadamente hacia las poblaciones más vulnerables del Chaco.

Conclusiones

La construcción de la Ruta Bioceánica ha transformado significativamente las dinámicas sociales y económicas de las comunidades del Chaco paraguayo. Carmelo Peralta, ubicado en el kilómetro 0 de la ruta, ha experimentado un crecimiento poblacional y una mejora en su infraestructura, incluyendo la pavimentación de la ruta, la construcción de un puente internacional hacia Brasil y el acceso fluvial por el río Paraguay (Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos [DGEEC], 2023). Estas mejoras han atraído inversiones privadas, como hoteles y comercios, consolidando a la localidad como un polo de desarrollo regional (Agencia IP, 2025).

Sin embargo, comunidades cercanas como Mayor Hilario Amarilla (Cruce 65) enfrentan desafíos significativos. A pesar de la pavimentación de la ruta, la localidad carece de infraestructuras urbanas importantes, como redes de agua potable domiciliaria y establecimientos de salud locales. La electrificación llegó mediante extensiones de la red desde Carmelo Peralta, aunque con cobertura reducida (Gobierno Nacional, 2024). Este contraste resalta la necesidad de una planificación integral que contemple el desarrollo equitativo de todas las comunidades a lo largo del corredor.

En localidades como Coronel Juan Crisóstomo Centurión (Cruce Paragro) y Mayor Martín Urbeta (Cruce Puerto Casado), la situación es similar. Ambas comunidades han mejorado su accesibilidad gracias a la pavimentación de la ruta, pero aún carecen de servicios básicos como electricidad de red y atención médica permanente. La presencia del corredor ha transformado a estos cruces en puntos de parada obligados para el transporte, propiciando la instalación de pequeños comercios y servicios (Biblioteca Nacional del Paraguay, s.f.; Asociación Mandu'arã, 2024). No obstante, el impacto socioeconómico directo sigue siendo limitado debido a la escasa población y la falta de infraestructura adecuada.

Por otro lado, comunidades indígenas como Arocognadi y Chaidi han experimentado mejoras en su accesibilidad gracias a la proximidad del corredor. Sin embargo, enfrentan carencias severas de servicios básicos como electricidad, agua potable y atención sanitaria. La llegada de la carretera ha permitido mayor frecuencia de visitas de brigadas de salud y entrega de ayuda estatal, pero persisten en condiciones de alta vulnerabilidad (OPIT & FAPI, 2021; ACNUDH, 2015). Esto subraya la importancia de implementar políticas públicas inclusivas que respeten y promuevan los derechos de las comunidades indígenas.

En conclusión, la Ruta Bioceánica ha generado un desarrollo desigual en las comunidades del Chaco paraguayo. Mientras que algunas localidades han experimentado mejoras significativas, otras siguen enfrentando desafíos estructurales que limitan su integración plena al corredor. Es esencial que las políticas de desarrollo regional consideren las necesidades específicas de cada comunidad, promoviendo un crecimiento equitativo y sostenible que beneficie a toda la población.

Referencias bibliográficas

ABC Color. (2023, 2 de mayo). La historia de Pozo Hondo cambiará con un nuevo puente y el asfaltado de ruta. Diario ABC. <https://www.abc.com.py/nacionales/2023/05/02/la-historia-de-pozo-hondo-cambiara-con-un-nuevo-puente-y-el-asfaltado-de-ruta/>

ACNUDH. (2015). Informe de la Relatora Especial sobre los derechos de los pueblos indígenas: Misión a Paraguay. Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. <https://acnudh.org/informe-de-la-relatora-especial-sobre-los-derechos-de-los-pueblos-indigenas-mision-a-paraguay/>

Agencia IP. (2023). Museo a cielo abierto con vestigios de la Guerra del Chaco. <https://www.ip.gov.py/ip/tag/km-180-fortin-mina-cue>

Agencia IP. (2025, 28 de enero). ANDE construirá una subestación en Carmelo Peralta para apuntalar desarrollo del Chaco. Agencia IP Paraguay. <https://www.ip.gov.py/ip/2025/01/28/ande-construira-una-subestacion-en-carmelo-peralta-para-apuntalar-desarrollo-del-chaco/>

Agencia IP. (2024, 22 de abril). El Chaco paraguayo será escenario del V Foro del Corredor Bioceánico. MOPC – Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. <https://mopc.gov.py/el-chaco-paraguayo-sera-escenario-del-v-foro-del-corredor-bioceanico/>

Asociación Cultural Mandu'arã. (2024). Publicación en redes sobre Mayor Martín Urieta. <https://www.facebook.com/asociacion.manduara/photos/a.463009806457/10156848354151458>

Biblioteca Nacional del Paraguay. (s.f.). Juan Crisóstomo Centurión. https://bibliotecanacional.gov.py/bn_documento/coronel-juan-crisostomo-centurion/

Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos (DGEEC). (2023). Censo Nacional de Población y Viviendas 2022 – Resultados Finales. Asunción: DGEEC.

El Nacional. (2022). El Chaco se viste de blanco. <https://dev.elnacional.com.py/economia/el-chaco-viste-blanco-n20969>

Gobierno Nacional. (2024). Municipio de Carmelo Peralta. Portal de Municipios del Paraguay. <https://www.municipios.gov.py/carmeloperalta/>

Green Commodities Paraguay. (s.f.). Proyecto Green Chaco.
<https://greencommodities.org.py/green-chaco/>

Mongabay Latam. (2018). El 91% de la deforestación de Paraguay ocurrió en el Chaco.
<https://es.mongabay.com/2018/08/paraguay-deforestacion-chaco/>

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). (2025). Informe sobre avance del Corredor Bioceánico – Tramo Pozo Hondo. <https://mopc.gov.py/ruta-py15-se-inicia-la-etapa-de-construccion-del-tercer-tramo-del-corredor-bioceanico/>

OPIT & FAPI. (2021). Catálogo de artesanías de las comunidades Chaidí y Arocojnadi.
<https://fapi.org.py/wp-content/uploads/2021/12/Catalogo-OPIT-30-nov-2021.pdf>

Scholvin, S., & Franco, L. (2024). ¿El Corredor Bioceánico como motor del desarrollo?: Desafíos enfrentados por los proveedores de servicios de transporte en Antofagasta, Chile. Revista de Geografía Norte Grande, 88, 1–19. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022024000200115>

Senado de Paraguay. (2022). Ascenso póstumo al Cnel. Francisco Brizuela.
<https://www.senado.gov.py/index.php/noticias/noticias-generales/9327-emotiva-ceremonia-de-ascenso-postumo-al-cnel-francisco-brizuela>

Tierraviva. (2020). Comunicado de Tierraviva sobre la situación de comunidades indígenas del Chaco. <https://www.tierraviva.org.py/>

Última Hora. (2025, 6 de mayo). Corredor Bioceánico avanza a Pozo Hondo. ÚltimaHora.com – Sección Economía. <https://www.ultimahora.com/corredor-bioceanico-avanza-a-pozo-hondo>

Yanosky, A. (2022). Deforestación en el Chaco Paraguayo: Cifras y Tendencias. Asunción: Guyra Paraguay / BASE-IS.