

El Corredor Vial Bioceánico: Transformación Estratégica y Desafíos para Paraguay

[Celia Acosta Ferreira](#)¹

¹Universidad Nacional de Asunción, Facultad de Ciencias Económicas. San Lorenzo, Paraguay.

Recibido: 14/10/2025

Aceptado: 14/11/2025

Editor responsable: [Marcela Achinelli](#) Universidad Nacional de Asunción, Facultad de Ciencias Económicas

El Corredor Vial Bioceánico (CVB), forma parte, no solo de uno de los proyectos de infraestructura más ambiciosos de la historia reciente de Paraguay, sino también, dentro del ámbito de la organización logística regional, como un potenciador del intercambio físico y comercial entre ambos océanos, Atlántico y Pacífico, a fin de contribuir al desarrollo económico y la competitividad de los países que participan en dicho proyecto.

En términos generales, se estima que el corredor tiene una longitud aproximada de 3.000 Km, de los cuales 600 Km., aproximadamente, atraviesan el Chaco paraguayo. Su trazado estratégico tiene como finalidad unir el puerto de Santos, en Brasil, a los puertos ubicados en el norte de Chile, en especial en las ciudades de Antofagasta, Mejillones e Iquique, generando al mismo tiempo un sistema de transporte de bienes a través del intercambio entre estos puertos, con miras a reducir así, no solo los tiempos sino también los costes de la logística del transporte del comercio internacional (Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones [MOPC], 2023).

Desde el punto de vista geoeconómico también se sostiene que el Corredor Bioceánico no es solo una vía sino un eje de integración regional impulsor de la infraestructura adicional, de los servicios logísticos, de las actividades productivas en nuevos territorios que históricamente se han quedado atrás como el Chaco paraguayo. Los organismos internacionales concuerdan en que este tipo de corredores logísticos ayudan a tender la red de la diversificación productiva, a la atracción de inversiones y a fortalecer las cadenas de valor regionales (CAF, 2022; CEPAL, 2021).

Paraguay se encuentra en la actualidad como el único país que mantiene una mayor inversión física activa de infraestructura dentro del Corredor Vial Bioceánico y, en particular, en el territorio del Chaco paraguayo. Técnicamente, el proyecto en Paraguay está organizado en tres tramos principales, los cuales tienen diferentes grados de avance. Este proceso se justifica en una política nacional destinada a generar la conectividad nacional e internacional y al mismo tiempo consolidar el país como el eje logístico en el ámbito de América del Sur (MOPC, 2024).

Desde la perspectiva económica y logística, el Corredor Bioceánico tiene la capacidad de convertir a la Región Occidental del Paraguay en un nodo logístico mundial, al convertirse en una de las rutas más cortas entre el océano Atlántico y el océano Pacífico, lo que se prevé que favorezca la mejora de la eficacia del comercio exterior y la reducción de los costes de transporte de los productos (CEPAL, 2021).

En este contexto, uno de los impactos más destacados está relacionado con la diversificación de la ruta comercial. Paraguay, al ser un país mediterráneo, ha tenido que depender históricamente de puertos que son fluviales y marítimos concretos como el de Paranaguá, en Brasil, por lo cual, la consolidación del corredor hará posible extender el acceso a mercados del Asia-Pacífico y la costa oeste de los Estados Unidos, logrando nuevas posibilidades de inserción internacional (CAF, 2022).

De la misma manera, se estima que, en el caso de contar con el corredor en su total operatividad, los costos logísticos podrían experimentar una disminución de hasta un 20% y los tiempos de transporte en un máximo de un 60% o más, dependiendo del tipo de carga y de destino, lo que aumentaría

significativamente la competitividad de los productos paraguayos en el ámbito internacional (CEPAL, 2021, CAF, 2022).

El proyecto beneficiará a poblaciones del Chaco paraguayo, favoreciendo la creación de empleo, el fortalecimiento de las actividades productivas y la aparición de servicios logísticos-comerciales vinculados al transporte internacional (MOPC, 2024). Sin embargo, unido a las expectativas económicas que se auguran, el proyecto, plantea también importantes retos en el ámbito social y ambiental que obligan a implementar políticas públicas integrales y mecanismos de control. Uno de los puntos más álgidos está vinculado a los pueblos originarios, ya que el recorrido del corredor pasa por los territorios históricos de comunidades como los Ayoreo, Guaraní Occidental, Nivaclé y Manjui.. (OIT, 1989; CEPAL, 2021).

En cuanto a los riesgos sociales de este proyecto, se citan aquellos asociados a hechos históricos inevitables en el desarrollo de grandes corredores de transporte en el ámbito internacional, principalmente relacionados a la mayor circulación de personas y la mayor actividad económica en zonas de baja densidad de población, como los posibles aumentos de delitos que son transnacionales como la trata de personas o la explotación sexual. (UNODC, 2022). Asimismo, desde la mirada ambiental, el Chaco paraguayo es uno de los ecosistemas más vulnerables, por lo cual, la apertura de rutas y su consolidación pueden suponer un incremento en la deforestación indirecta, la fragmentación del hábitat y la presión a la que se somete la fauna silvestre, los expertos afirman la necesidad de implementar medidas de mitigación (pasos de fauna, monitoreo ambiental permanente y planes de ordenación territorial), capaces de reducir los impactos a las especies emblemáticas de la fauna local, como el jaguar y el taguá (WWF, 2023).

El buen funcionamiento de Corredor Vial Bioceánico no sólo depende de la infraestructura dura; también dependerá del desarrollo de la llamada infraestructura blanda, que se entiende por el conjunto de normas, procedimientos, acuerdos institucionales y mecanismos de control capaces de garantizar la eficiencia del sistema logístico. La experiencia internacional muestra que los corredores de integración requieren de altos grados de coordinación normativa-administrativa entre los países que los conforman, a fin de evitar ineficiencias en los pasos de frontera y en los procedimientos de control (CEPAL, 2021). Paraguay se enfrenta al reto de establecer el tipo de gestión integrada más apropiada, con el objetivo de reducir los tiempos de los procedimientos de aduanas, sanitarios y migratorios con Brasil y Argentina. Si no, las aduanas se convertirían en cuellos de botella, que anularían parte de los beneficios logísticos que derivan de la infraestructura vial (CAF, 2022). Diversos organismos internacionales recomiendan, por ello, que se implementen ventanillas únicas, interoperabilidad digital y procedimientos de controles integrados en frontera, como medios para mejorar el flujo de las mercancías, y que deberían reducir los tiempos de espera (CEPAL, 2021).

A la luz de lo mencionado, es importante señalar que la magnitud del Corredor Vial Bioceánico presenta retos relevantes en cuanto a la sostenibilidad ambiental, la articulación institucional, la seguridad en los espacios de frontera y la armonización de los marcos normativos de los países involucrados. El hecho de que la finalización de las obras viales sea solamente una de las condiciones necesarias para su funcionamiento efectivo se debe a que es necesario también modernizar los procedimientos aduaneros, mejorar los sistemas logísticos y establecer mecanismos de control para garantizar un tránsito seguro de las personas y de las mercancías, la estabilidad del corredor dependerá fundamentalmente de la fortaleza de las instituciones, de la capacidad de coordinación entre los actores públicos y privados y del fortalecimiento de la cooperación regional y, a partir de esta situación, se permite proyectar esta infraestructura como un instrumento tangible de la integración territorial y del desarrollo sostenible.

AUTOR CORRESPONDIENTE: Celia Acosta Ferreira. Doctora en Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de Asunción, Facultad de Ciencias Económicas. San Lorenzo, Paraguay. **Email:** cacosta971@eco.una.py

The Bi-Oceanic Road Corridor: Strategic Transformation and Challenges for Paraguay

The Bioceanic Highway Corridor (CVB) is not only one of the most ambitious infrastructure projects in Paraguay's recent history, but also, within the framework of regional logistics, a catalyst for physical and commercial exchange between the Atlantic and Pacific Oceans, contributing to the economic development and competitiveness of the participating countries.

Generally speaking, the corridor is estimated to be approximately 3,000 km long, of which roughly 600 km cross the Paraguayan Chaco. Its strategic route aims to connect the port of Santos in Brazil to the ports in northern Chile, particularly the cities of Antofagasta, Mejillones, and Iquique, simultaneously creating a system for transporting goods through exchanges between these ports. This seeks to reduce both the time and costs associated with international trade logistics (Ministry of Public Works and Communications [MOPC], 2023).

From a geoeconomic perspective, it is also argued that the Bioceanic Corridor is not just a route but a regional integration axis that drives additional infrastructure, logistics services, and productive activities in new territories that have historically lagged behind, such as the Paraguayan Chaco. International organizations agree that these types of logistics corridors help to expand the network of productive diversification, attract investment, and strengthen regional value chains (CAF, 2022; ECLAC, 2021).

Paraguay is currently the only country with the highest active physical investment in infrastructure within the Bioceanic Corridor and, in particular, in the Paraguayan Chaco region. Technically, the project in Paraguay is organized into three main sections, which are at different stages of development. This process is justified by a national policy aimed at generating national and international connectivity and, at the same time, consolidating the country as the logistics hub in South America (MOPC, 2024).

From an economic and logistical perspective, the Bioceanic Corridor has the potential to transform the Western Region of Paraguay into a global logistics hub, becoming one of the shortest routes between the Atlantic and Pacific Oceans. This is expected to improve the efficiency of foreign trade and reduce transportation costs for goods (ECLAC, 2021).

In this context, one of the most significant impacts is related to the diversification of trade routes. As a landlocked country, Paraguay has historically relied on specific river and maritime ports, such as Paranaguá in Brazil. Therefore, the consolidation of the corridor will make it possible to expand access to markets in the Asia-Pacific region and the west coast of the United States, creating new opportunities for international integration (CAF, 2022). Similarly, it is estimated that, if the corridor were fully operational, logistics costs could decrease by up to 20% and transport times by up to 60% or more, depending on the type of cargo and destination, which would significantly increase the competitiveness of Paraguayan products internationally (ECLAC, 2021, CAF, 2022).

The project will benefit communities in the Paraguayan Chaco, fostering job creation, strengthening productive activities, and the emergence of logistics and commercial services linked to international transport (MOPC, 2024). However, alongside the anticipated economic benefits, the project also presents significant social and environmental challenges that necessitate the implementation of comprehensive public policies and oversight mechanisms. One of the most critical issues concerns Indigenous peoples, as the corridor's route passes through the historical territories of communities such as the Ayoreo, Western Guaraní, Nivaclé, and Manjui (ILO, 1989; ECLAC, 2021).

Regarding the social risks of this project, those associated with unavoidable historical factors in the development of major international transport corridors are cited, primarily related to the increased movement of people and greater economic activity in sparsely populated areas, such as the potential rise in transnational crimes like human trafficking and sexual exploitation (UNODC, 2022). Furthermore, from an environmental perspective, the Paraguayan Chaco is one of the most vulnerable ecosystems. Therefore, the opening and consolidation of routes could lead to increased indirect deforestation, habitat fragmentation, and pressure on wildlife. Experts affirm the need to implement mitigation measures (wildlife crossings, ongoing environmental monitoring, and land-use planning) capable of reducing the impacts on emblematic local fauna species, such as the jaguar and the peccary (WWF, 2023).

The proper functioning of the Bioceanic Highway Corridor depends not only on its hard infrastructure but also on the development of what is known as soft infrastructure, which encompasses the set of regulations, procedures, institutional agreements, and control mechanisms capable of guaranteeing the efficiency of the logistics system. International experience shows that integration corridors require high levels of regulatory and administrative coordination among the countries that comprise them in order to avoid inefficiencies at border crossings and in control procedures (ECLAC, 2021). Paraguay faces the challenge of establishing the most appropriate type of integrated management, with the aim of reducing the processing times for customs, health, and immigration procedures with Brazil and Argentina. Otherwise, customs would become bottlenecks, negating some of the logistical benefits derived from the highway infrastructure (CAF, 2022). Various international organizations therefore recommend the implementation of single windows, digital interoperability and integrated border control procedures as means to improve the flow of goods, and which should reduce waiting times (ECLAC, 2021).

In light of the above, it is important to note that the magnitude of the Bi-Oceanic Highway presents significant challenges regarding environmental sustainability, institutional coordination, border security, and the harmonization of the regulatory frameworks of the countries involved. The fact that the completion of the road works is only one of the necessary conditions for its effective operation stems from the need to modernize customs procedures, improve logistics systems, and establish control mechanisms to guarantee the safe transit of people and goods. The corridor's stability will depend fundamentally on the strength of institutions, the capacity for coordination between public and private actors, and the strengthening of regional cooperation. Based on this situation, this infrastructure can be envisioned as a tangible instrument for territorial integration and sustainable development.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CAF – Banco de Desarrollo de América Latina. (2022). Corredores logísticos de integración en América del Sur: desafíos y oportunidades para la competitividad regional. CAF.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2021). Infraestructura, logística e integración regional en América Latina y el Caribe. CEPAL.
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). (2023). Corredor Vial Bioceánico: avances y características del proyecto Ruta Nacional PY15. MOPC.
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). (2024). Informe de avance del Corredor Vial Bioceánico y proyectos complementarios en el Chaco paraguayo. MOPC.
- Organización Internacional del Trabajo (OIT). (1989). Convenio N.º 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes. OIT.
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2022). Global report on trafficking in persons. Naciones Unidas.
- World Wildlife Fund (WWF). (2023). El Gran Chaco: biodiversidad, amenazas y estrategias de conservación. WWF.