



BOLETÍN 392 /

FACILITACIÓN,
COMERCIO Y LOGÍSTICA
EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Red Interoceánica en América del Sur: corredores bioceánicos y el rol de los estados articuladores

Introducción

La economía mundial ha pasado por grandes cambios en las últimas dos décadas. Son muy visibles la ascensión de China y del este de Asia, el desplazamiento del centro dinámico del Atlántico Norte para el Asia Pacífico y el incremento del debate sobre los desafíos climáticos y ambientales. Como es esperable,



Introducción	1
I. Cambios tectónicos	3
II. Estados articuladores: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Acre y Roraima	6
III. Institucionalidad de la integración de infraestructura	13
IV. Redes de integración interoceánica	15
V. Por una red interoceánica	19
VI. Bibliografía	20
VII. Publicaciones de interés	22

En los últimos años el sector externo del estado de Mato Grosso viene exhibiendo un impresionante dinamismo. Las exportaciones per cápita de dicho Estado son tres veces superiores a las de China. Este fenómeno parece estar a punto de superar una de las principales barreras para la integración Sudamericana: el antagonismo Atlántico-Pacífico. La hipótesis que se analiza en este número del *Boletín FAL* es que ciertos “cambios tectónicos” exógenos y endógenos están sucediendo en 5 estados de Brasil, y se han agudizado desde hace algún tiempo, van a permitir finalmente hacer viables los corredores bioceánicos. El reto es conformar una red interoceánica articulando los diferentes corredores con las hidrovías y la navegación de cabotaje en el Pacífico sudamericano.

Los autores del documento son Pedro Silva Barros, Investigador de la Dirección Internacional del Instituto de Investigación Económica Aplicada (Ipea, Brasil); Luciano Wexell Severo, Docente de la Universidad Federal de Integración Latinoamericana (Unila); y Helitton Christoffer Carneiro, Asistente de Investigación del Ipea. Los autores agradecen a Cristovão Henrique Ribeiro da Silva por el apoyo en la elaboración de los mapas de este *Boletín FAL*. Para mayores antecedentes contactar a Ricardo.Sanchez@cepal.org.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización o las de los países que representa.

Los límites y los nombres que figuran en los mapas incluidos en este documento no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.



NACIONES UNIDAS

CEPAL



Brasil ha sido impactado por estos cambios, y a su vez, dentro del país, transformaciones importantes están ocurriendo, como es el caso de la producción en la frontera oeste del país y en el borde de la región amazónica desde donde, avanzan las exportaciones hacia el oeste y al norte.

En los últimos años el estado de Mato Grosso viene presentando un impresionante dinamismo en su sector externo. Las exportaciones per cápita de dicho estado son tres veces superiores a las de China. Dicho fenómeno, mundial y local a su vez, parece estar a punto de superar una de las principales barreras para la integración Sudamericana: el antagonismo Atlántico-Pacífico. La producción brasileña está cada vez más lejana de los puertos tradicionales del Atlántico, acercándose a los Andes y por ende a los puertos del Pacífico y de sus principales compradores.

Esta nueva realidad trae tanto nuevas posibilidades para superar desafíos históricos de América del Sur (desarrollar la infraestructura, agregar valor a las exportaciones y fomentar el comercio intrarregional), como la necesidad de actualizar la gobernanza regional dando centralidad a los temas ambientales y sociales.

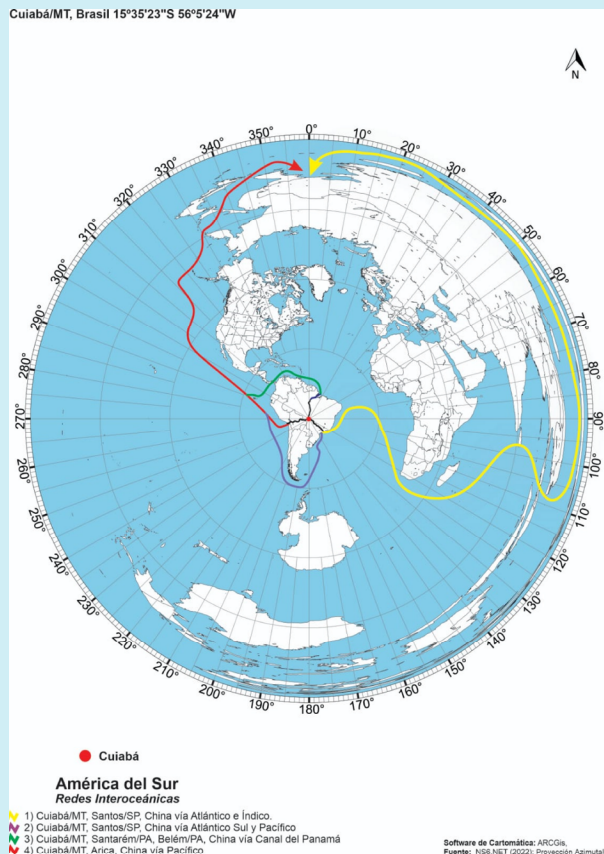
La hipótesis que se analiza en este *Boletín FAL* es que ciertos “cambios tectónicos” exógenos y endógenos que están sucediendo y que se han agudizado desde hace algún tiempo, van a permitir finalmente hacer viables los corredores bioceánicos. El reto es conformar una red interoceánica articulando los diferentes corredores con las hidrovías y la navegación de cabotaje en el Pacífico sudamericano. Los distintos corredores bioceánicos son complementarios y no hay competencia entre ellos. Por lo contrario, la realización de uno amplía las posibilidades de éxito de los otros. El mapa 1 presenta el mundo centrado en Cuiabá, capital del estado de Mato Grosso y centro geodésico de América del Sur, con cuatro alternativas de rutas para China. La ruta menos estructurada es justamente la que puede hacerse posible con la red interoceánica.

El texto está dividido en cuatro partes. La primera presenta los “cambios tectónicos” exógenos y endógenos que abren la posibilidad única para la conformación de una red interoceánica de infraestructura en América del Sur. La segunda conceptualiza los estados articuladores de Brasil, caracterizándolos y analizando su desarrollo reciente. La tercera debate la institucionalidad de la integración de la infraestructura y plantea la necesidad de actualizarla. La cuarta presenta tres de los principales proyectos de integración que involucra a 5 estados mediterráneos articuladores de Brasil (los que a su vez son fronterizos con otras naciones de América del Sur y se han caracterizado por su dinamismo exportador) y los puertos de países vecinos. Asimismo, se propone retomar la gobernanza regional en infraestructura basada en la red interoceánica.

Mapa 1

Proyección Azimutal desde el centro geodésico de América del Sur

Cuiabá/MT, Brasil 15°35'23"S 56°5'24"W



Fuente: Preparado por los autores.

I. Cambios tectónicos

El mundo contemporáneo viene pasando por aceleradas transformaciones geoeconómicas, que incluyen múltiples temáticas, como las ambientales, científicas, políticas, militares, sociales, tecnológicas y productivas. Entre los movimientos en curso se destacan los considerados como “cambios tectónicos”, de carácter exógeno y endógeno, por su dimensión e impacto (CEPAL, 2016; Barros y otros, 2021a).

Una primera transformación, en pleno curso, es el debate sobre las cuestiones ambientales y la búsqueda por superar los modelos de desarrollo productivo basados en la explotación disarmónica, predatoria y no sostenible de los recursos disponibles (Mathias *et al.*, 2021). Asociados al desarrollo están los desafíos socioeconómicos, ampliados por la pandemia, las dificultades de planificar e implementar políticas públicas eficaces para la recuperación y la retomada del crecimiento de las economías de América Latina en el escenario post-Covid-19. La polarización Occidente-Oriente y las incertidumbres provenientes de una posible escalada del conflicto en Ucrania agravan la situación.

Otro gran cambio exógeno en curso, igualmente identificado por la Cepal (2016) y que ha ocurrido más significativamente en las últimas tres décadas, es el aumento expresivo de la relevancia económico-comercial del Sureste Asiático en el escenario global y el consecutivo desplazamiento del eje más dinámico de la economía mundial desde el Atlántico Norte hacia Asia-Pacífico.

Al menos desde la década de 1970, el Pacífico se viene presentando con mayor importancia geoeconómica, convirtiéndose, en los últimos años, en el espacio más dinámico de la economía mundial. Mientras su desempeño económico gana cada vez más fuerza, esta

región se ha transformado en un espacio de disputas políticas y de proyección del poderío militar. El crecimiento económico y el avance tecnológico de las economías del Sureste Asiático, los flujos masivos de comercio e inversión, el establecimiento de acuerdos internacionales y, también, el desplazamiento geográfico de las actividades económico-productivas otorgan mayor relevancia a la región Asia-Pacífico.

Estos cambios exógenos de alcance mundial en plena marcha han provocado transformaciones endógenas en las zonas del interior del territorio brasileño. El fuerte dinamismo económico de Asia ha ejercido un innegable poder de atracción. En 2000, menos del 2% de las exportaciones de Brasil fueron hacia China, totalizando US\$ 1,1 mil millones. En 2021, el país asiático demandó el 31,3% del total de las ventas brasileñas al exterior, equivalentes a US\$ 87,9 mil millones¹.

El estado de Mato Grosso, responsable por abastecer parte importante de la demanda china de productos agrícolas, sigue siendo —con un amplio margen con relación a los demás estados— la mayor expresión de la productividad en el agronegocio brasileño. Su importancia es tal que afecta fuertemente la dinámica económica de los estados cercanos, como es el caso más reciente de Rondônia.

Brasil se mueve hacia el oeste en la demografía y la economía, especialmente en el sector exportador. El alto dinamismo agrícola en partes de la frontera occidental brasileña va más allá de los límites nacionales, ingresando a un conjunto de provincias y departamentos de los países vecinos. Sin duda, algunas economías como Argentina y Paraguay, también son impactadas por la creciente demanda de Asia-Pacífico.

La producción agrícola brasileña, en las últimas décadas, ha experimentado una fuerte reconfiguración geoespacial. Esto se debe, entre otros factores, al avance de las áreas productivas hacia el occidente del territorio nacional y, en consecuencia, al creciente alejamiento de los cultivos agrícolas con relación a los tradicionales puertos del Atlántico. Por otro lado, esta marcha productiva hacia el Oeste aproxima el producto brasileño de las alternativas logísticas disponibles en la costa del Pacífico, así como hace veinte años viene acercando la producción de granos del Centro-Oeste a las rutas multimodales de la Amazonía.

Evidentemente el debate sobre la infraestructura de integración amazónica presenta particularidades. Los problemas, posibilidades y múltiples dependencias intrarregionales de la integración física en la Amazonía, precisando las órbitas de circulación intrarregional y las escalas nacional y subnacional son abordadas por Virga, Miranda do Nascimento y Consolmagno de Marchi (2021). También es importante considerar, en la esfera ambiental, el desafío de desarrollar actividades económicas sostenibles, como la bioeconomía circular, en el entorno amazónico, cuestión planteada por Denny, Martins y Burnquis (2022).

Hace 25 años, poco se cuestionaba sobre la casi exclusividad del movimiento portuario y el flujo de la producción nacional por los puertos de las regiones sur y sudeste de Brasil. Sin embargo, a pesar de la desconfianza inicial, viene ganando intensidad el poder de atracción de la infraestructura logística de los puertos del Arco Norte, como Porto Velho-RO, Manaus/Itacoatiara-AM, Santarém-PA, Itaituba/Miritituba-PA, Barcarena-PA, Belém/Vila do Conde-PA, Santana-AP e Itaqui-MA, entre otros. El Arco Norte comprende la infraestructura de transporte que conduce a los puertos de las regiones norte y noreste ubicados sobre el paralelo 16°S (Câmara dos Deputados, 2016).

Este escenario, que expone la distribución de la producción agrícola, refuerza la necesidad de promocionar inversiones en infraestructura y adoptar políticas públicas para el



¹ Los datos son del Comex Stat, del Ministerio de Industria, Comercio Exterior y Servicios (MDIC), actualmente incorporado al Ministerio de Economía de Brasil.



desarrollo regional en el Centro-Oeste y Norte de Brasil, ambos espacios con alto potencial logístico asociado a la dinámica del Pacífico.

En el mapa 2 y el mapa 3 es posible visualizar el gran dinamismo de las exportaciones de los estados occidentales de Brasil que tendrán un rol central en la articulación de la red interoceánica de infraestructura.

Mapa 2

Red interoceánica Sudamericana



Fuente: Elaboración de los autores.

Mapa 3

Variación de las exportaciones brasileñas, por estados, entre 2010 y 2021



Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración de los autores.

La planificación y ejecución de proyectos de integración física formadores de una red multimodal interoceánica, estructurada por corredores bioceánicos complementarios entre sí, permitirían conectar la región más dinámica de Brasil con Asia-Pacífico, la región más dinámica del mundo. Esta compleja red de caminos no competitivos, al eventualmente vencer el secular desafío de superar la cadena montañosa de los Andes en distintas latitudes, conectará el centro-oeste de América del Sur con el mercado mundial, ampliando las posibilidades de complementación productiva, comercio circular intrarregional e integración energética².

II. Estados articuladores: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Acre y Roraima

Antes del año 1500, el llamado Qhapaq Ñan era una compleja red de caminos preincaicos, usados para el transporte de productos y la circulación de personas. Se consolidó como la red vial del Tahuantinsuyo, formando un sofisticado sistema de caminos con enormes distancias. Las rutas tenían muros de contención, canales, alcantarillas y paredes de piedra. Eran miles de kilómetros cruzando desiertos, punas, sierras, valles y selvas (Beltrán, 2016).

La conexión con Brasil se daba por el sistema de Caminos de Peabiru, que cumplieron una función primordial en las comunicaciones entre el litoral sur de Perú y el océano Atlántico. Esos caminos, según Colavite y Barros (2009), se trataban de la más importante ruta transcontinental de Sudamérica, pasando por los actuales territorios de Bolivia, Paraguay, Mato Grosso do Sul, Paraná

² Se destaca el trabajo desempeñado por la Zona de Integración del Centro-Oeste Suramericano (Zicosur).

y São Paulo. A lo largo de sus 3.000 km, los senderos unían las ciudades peruanas de Arequipa, Moquegua y Tacna con las brasileñas de Corumbá-MS, Guaira-PR, São Paulo-SP y las cercanías de Santos-SP.

Aún de acuerdo con Beltrán (2016), los españoles, utilizando las estructuras ya existentes, establecieron caminos de salida para las tierras del Altiplano hacia el Pacífico, las llamadas rutas de la Plata, en el siglo XVI, y del Pescado, en el siglo XVIII. Los colonizadores, además, reforzaron las interconexiones entre los polos dinámicos, que eran las áreas productoras de plata, con las regiones que garantizaban el suministro de insumos necesarios: alimentos, bebidas, ropas, zapatos y animales de carga. Dichos polos desempeñaron un importante rol como multiplicadores de las actividades económicas y operaban como “soles” de un sistema (Furtado, 1970, p.35; Mello Franco, 1958, p.24). Rumbo al sur del continente, las provincias argentinas de Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba y Buenos Aires, así como regiones de Chile, actuaban como “satélites” del polo boliviano de Potosí. En el sentido norte y este, el Lago Titicaca, las minas de mercurio de Huancavelica y los puertos de Arica y Callao, en Lima.

Desde el inicio del siglo XX, estudiosos de la geopolítica regional consideran que el centro-oeste de Brasil desempeña un papel fundamental tanto para la integración nacional brasileña, por ser un área de interconexión entre las cuencas del Amazonas y del Plata, como por su proyección en América del Sur y por estar entre los océanos Pacífico y Atlántico. Según Travassos (1935, p.129), el antiguo territorio de Mato Grosso³ se destacaba por su capacidad de atraer los países vecinos a los puertos atlánticos brasileños, extendiendo los territorios de São Paulo y Paraná y ampliando su fuerza de penetración. El territorio de Mato Grosso sería, al mismo tiempo, una plataforma de proyección brasileña hacia el Pacífico, a través del área central sudamericana⁴, y de atracción de vecinos hacia el Océano Atlántico.

Ante esta situación, el autor propuso la construcción de rutas bioceánicas conectando los puertos brasileños del Atlántico a los puertos del Pacífico de América del Sur, incluyendo la integración ferroviaria entre Santos-SP y Corumbá-MS, que se extendería por el territorio boliviano, vía Santa Cruz de la Sierra, para llegar a la costa del Pacífico. En aquel momento, Travassos (1935, p. 203) ya identificaba la región entre las actuales ciudades de Corumbá-MS, Campo Grande-MS y Ponta Pora-MS como una “Santos Mediterránea”.

Continuaron surgiendo formulaciones sobre la importancia de esta región. Couto e Silva (1965) se refirió a un “Área de Soldadura Geopolítica Continental”, que comprendería a Paraguay, a Bolivia y a los estados brasileños de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia (Freitas, 2004, p.49-50). Casi dos décadas antes, Ostria Gutiérrez (1946) ya se había pronunciado en términos muy similares e incluso utilizado la expresión “soldadura”. Se puede observar que los países y espacios mediterráneos de América del Sur, incluyendo el centro-oeste de Brasil, Bolivia y Paraguay, están ubicados en el corazón continental. Al mismo tiempo que sufren el confinamiento del interior y la lejanía de los océanos, estas “zonas soldadoras”, por su posición geográfica, tienen un enorme potencial para desempeñar el papel de plataforma de interconexión productiva y comercio regional y bioceánico, transformándose en centros logísticos y productores en cadenas regionales (Couto y Silva, 1965).

En el centro-oeste de América del Sur existirían antagonismos geográficos, relacionados con su ubicación con relación a los tres grandes rasgos geológicos de la región: la cordillera de los Andes, que divide el continente al este y al oeste, y las cuencas del Amazonas y del Plata, que condicionan una división al norte y al sur. Así, partes de los territorios del centro-oeste brasileño, de Bolivia y del Chaco paraguayo unen y amarran las vertientes norte, sur, del Atlántico y del Pacífico (Severo, 2012, página154)⁵. Para Mendoza (1935), el

³ El territorio que hoy comprende el estado de Mato Grosso do Sul fue desmembrado del estado de Mato Grosso, oficialmente a partir de 1er de enero de 1979.

⁴ En las publicaciones que se ocupan de la geopolítica regional, esta área también se conoce como Heartland Suramericano, Centro-Oeste Suramericano o Área de Soldadura.

⁵ Además de los geopolíticos brasileños, varios autores de otras nacionalidades también presentaron análisis sobre la importancia del Centro-Oeste sudamericano. En el caso de Paraguay, Philip Kelly y Julia Velilla de Arellaga. Sobre Bolivia, Jaime Mendoza, Alipio Valencia Vega, Alberto Ostria Gutiérrez, Guillermo Francovich y Valentin Abecia Baldivieso. Para Chile, véase los Generales Ramón Cañas Montalva y Julio Canessa Robert. Para más reflexiones sobre la Amazonía en el pensamiento geopolítico brasileño, véase Padula y Brozoski (2021).

denominado Macizo boliviano “constituye el eslabón más grueso y pujante de cuantos integran la cadena andina, dilatándose al oriente hacia el corazón de Sudamérica, cual si quiera darse de mano con el macizo del Brasil”.

Por su parte, Therezinha de Castro (1994, página 86) señala que, en esta región, considerada como “área de transición”, se localizan tres nacientes de cursos de agua tributarios de la cuenca del Amazonas: los ríos Madre de Dios, Mamoré y Guaporé. Al mismo tiempo, los límites del altiplano boliviano eran colindantes con el río Paraguay, con acceso directo a la cuenca del Plata.

En las últimas dos décadas, las dimensiones productiva, financiera y comercial de China y el sudeste asiático han impulsado la demanda mundial de alimentos, materias primas e insumos básicos. Esta dinámica, asociada a las políticas gubernamentales para desconcentrar espacialmente la economía y la población de Brasil, al desplazamiento interno de productores rurales, al desarrollo tecnológico de la Empresa Brasileña de Investigación Agropecuaria (Embrapa), y a la evolución tecnológica, permitió que el Cerrado y otras áreas se tornaron altamente productivas, estimulando intensas transformaciones geoeconómicas en algunos estados brasileños y convirtiéndolos en actores centrales para la expansión de la frontera agrícola nacional (Embrapa, 2020). Estos son los casos, principalmente, de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul y, en menor medida, de Rondônia, Acre y Roraima. De igual manera, se hace necesario considerar los costos ambientales negativos de esa expansión, en cierta medida resultante de la debilidad de los mecanismos estatales de fiscalización y preservación a lo largo de los años y consolidar un plan de recuperación verde para la Amazonía con fuerte protagonismo de los gobiernos subnacionales (Alvares, Rodrigues Y Narita, 2022).

Al observar las características de las 27 Unidades de la Federación de Brasil, se decidió subdividirlas en tres grupos: 1) 17 estados están bañados por el océano Atlántico (Amapá, Pará, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul); 2) cuatro estados mediterráneos y no limítrofes con países vecinos, es decir, no atlánticos y no fronterizos (Goiás, Minas Gerais, Tocantins y Distrito Federal); y 3) seis estados son mediterráneos y fronterizos con otras naciones sudamericanas (Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia, Acre, Roraima y Amazonas).

En el presente análisis se priorizaron cinco de estos seis estados mediterráneos, fronterizos y articuladores, los cuales han estado experimentando recientemente intensas transformaciones en los ámbitos de la población, la producción y el comercio exterior. El estado de Amazonas no fue considerado por tener una historia industrial y por poseer una conexión fluvial con el Atlántico, que pasa por un solo estado vecino⁶.

La propia condición de frontera termina por provocar que el modelo productivo de estos estados brasileños traspase las fronteras nacionales y genere una dinámica similar en áreas contiguas de los países vecinos. Se destacan los casos de expansión hacia el oeste de la producción de soja, que traspasó las fronteras de Brasil con Bolivia y Paraguay. Un movimiento similar se puede repetir con la celulosa en Paraguay; con algodón en el norte de Paraguay y este de Bolivia; y con la carne bovina en el norte de Bolivia y el sur de Perú, acercando la frontera productiva de Brasil al Pacífico y alejándola del Atlántico.

Los estados articuladores brasileños están, por lo tanto, constituidos por la agrupación de estados no atlánticos que forman la franja fronteriza entre Brasil y sus vecinos sudamericanos, con excepción de Amazonas. Se tratan de áreas fundamentales para la superación de los antagonismos geopolíticos que dividen a América del Sur. El grupo está compuesto por Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Acre y Roraima. A pesar de que estas cinco Unidades de la Federación han acumulado un alto crecimiento socioeconómico en los últimos años, existen grandes disparidades entre ellas, ya sea desde el punto de vista de las dimensiones territoriales y poblacionales, la escala y tipo de producción, la etapa en la que se encuentran en la cadena de valor o el dinamismo del comercio internacional.

⁶ La Zona Franca de Manaus, establecida en 1957, es administrada por la autoridad pública Superintendencia de la Zona Franca de Manaus (Suframa). El viaje entre Manaus-AM y Belém-PA se hace por el río Amazonas, por una distancia de 1.650 km.

Estos cinco estados brasileños, mediterráneos y fronterizos, cuya producción se desplaza hacia la frontera occidental (cada vez más lejos de los puertos del Atlántico), tienden a ser equidistantes de los puertos del Atlántico y del Pacífico o incluso del Caribe, en el caso de Roraima⁷. Son estados sin antecedentes de política industrial y que han mostrado un dinamismo demográfico, económico y comercial superior al promedio brasileño en las últimas dos décadas. Véase el cuadro 1.

Cuadro 1

Distancias entre capitales de los estados articuladores y ciudades fronterizas seleccionadas

(En kilómetros)

Capital	Frontera	Distancia	Carreteras
Campo Grande-MS	Corumbá-MS - Puerto Quijarro-BO	435	BR 262
	Porto Murtinho-MS - Carmelo Peralta-PY	439	BR 060, BR 419, BR 267
	Bela Vista-MS - Bella Vista Norte-PY	324	BR 060
	Ponta Porã-MS - Pedro Juan Caballero-PY	313	BR 060, MS 162, BR 267, MS 164
Cuiabá-MT	Cáceres-MT - San Matias-BO	310	BR 070
Porto Velho-RO	Guajará-Mirim-RO - Guayaramerin-BO	328	BR 364, BR 425
Rio Branco-AC	Assis Brasil-AC - Iñapari-PE	341	BR 317
	Brasiléia-AC - Cobija-BO	232	BR317
Boa Vista-RR	Bonfim-RR - Lethem-GY	132	BR 401
	Pacaraíma-RR - Santa Elena de Uairén-VE	213	BR 174
Manaus-AM ^a	Bonfim-RR - Lethem-GY	855	BR 174, BR 432, BR 174
	Pacaraíma-RR - Santa Elena de Uairén-VE	959	BR 174, BR 432, BR 401

Fuente: Elaboración de los autores sobre la base de Google Maps.

^a Manaus solo puede acceder a las fronteras de los países vecinos a través de la carretera modal a través de otros estados de Brasil, por lo que no se considera Amazonas.

Estos cinco estados de Brasil se denominan articuladores por tener características específicas y rol central en la superación del antagonismo de Brasil con el Pacífico y el Caribe. Entre las características que los distinguen está el hecho de ser estados mediterráneos (sin salida directa al mar, teniendo que pasar por otros estados brasileños para llegar al Atlántico) y limítrofes con sus vecinos sudamericanos, por los que pueden conectar al Pacífico o, en el caso de Roraima, al Caribe. Además, los estados articuladores brasileños tienen conexiones viales directas con los países vecinos, sin necesidad de pasar por algún otro estado para alcanzar la frontera internacional. Durante las dos últimas décadas, los cinco estados articuladores acumularon intensas tasas de crecimiento de su población y, especialmente, de sus exportaciones (tanto en términos absolutos como en su participación en el total brasileño) y fueron responsables por más de la mitad del superávit comercial de Brasil entre 2010 y 2020.

Es posible demostrar de varias formas el dinamismo de los estados considerados. Se destaca que entre 2000 y 2021, la población de Brasil aumentó un 26%, de 169,6 millones a 213,8 millones. Según estimaciones del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE), la tasa de crecimiento de la población de los estados articuladores brasileños fue muy superior a la nacional. En el mismo período, aumentó un 43%, de 6,84 millones a 9,78 millones. De esta forma, la participación de la población de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Acre y Roraima en el total de Brasil saltó del 4% al 4,6%. Véase el cuadro 2.

⁷ A continuación, es posible dimensionar las distancias: Corumbá-MS está a 1475 km de Santos y a 1790 km de Arica-Chile, mientras que Assis Brasil-AC está a 3.850 km de Santos y a 1.165 km de Matarani-Perú. Por otro lado, el Destacamento Militar de Fortuna, en Porto Esperidião-MT, está a 1673 km de Arica y a 2071 km de Santos. La ciudad de Guajará Mirim-RO está a 3400 km de Santos y a 1520 de Ilo-Perú.

Cuadro 2

Evolución de la población de los estados articuladores

(En número de personas)

Año	Acre	Rondônia	Mato Grosso	Mato Grosso do Sul	Roraima	Σ Estados articuladores ^c	Brasil	Σ Estados articuladores Brasil (en porcentajes)
2000 ^a	557 226	1 377 792	2 502 260	2 074 877	324 152	6 836 307	169 590 693	4,0
2010 ^a	733 559	1 562 409	3 035 122	2 449 024	450 479	8 230 593	190 755 799	4,3
2021 ^b	906 876	1 815 278	3 567 234	2 839 188	652 713	9 781 289	213 800 000	4,6

Fuente: IBGE. Elaboración de los autores.^a IBGE - Censo Demográfico por Grandes Regiones y Unidades de la Federación (población residente).^b IBGE - (población estimada).^c Estados mediterráneos limítrofes con países sudamericanos, excepto Amazonas.

Claramente, Brasil se ha estado moviendo hacia Occidente en términos de su economía, demografía y, sobre todo, exportaciones. En cuanto a las ventas brasileñas al exterior, el grupo formado por los estados articuladores se destacó por el gran dinamismo. En 2000, la suma de las exportaciones de los cinco estados, según datos del Comex Stat-MDIC, totalizó US\$ 1,35 mil millones, valor que equivalía a apenas el 2,5% del total de las ventas brasileñas. Estos mismos estados, en su conjunto, alcanzaron US\$ 30,62 mil millones en ventas al exterior, representando el 10,9% del total nacional, en 2021. Véase el cuadro 3.

Cuadro 3

Evolución de las exportaciones de los estados articuladores, años seleccionados

(En dólares nominales)

Año	Acre	Rondônia	Mato Grosso	Mato Grosso do Sul	Roraima	Σ Estados articuladores ^a	Brasil	Σ Estados articuladores Brasil (en porcentajes)
2000	1 545 989	59 257 410	1 032 963 884	253 068 683	2 586 176	1 349 422 142	54 993 159 648	2,5
2010	20 734 285	424 784 595	8 458 937 195	2 888 971 566	11 305 053	11 804 732 694	200 434 134 826	5,9
2021	48 837 789	1 687 185 205	21 651 401 820	6 894 838 479	336 625 403	30 618 888 696	280 814 577 460	10,9

Fuente: Elaboración de los autores sobre la base de Comex Stat-MDIC.^a Estados mediterráneos limítrofes con países sudamericanos, excepto Amazonas.

Con relación a las exportaciones per cápita de Brasil, en valores nominales, crecieron cuatro veces, pasando de US\$ 324 para US\$ 1.313, entre 2000 y 2021. En el mismo período, las exportaciones per cápita de los estados articuladores (Acre, Rondônia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul y Roraima) crecieron, en promedio, más de 15 veces, pasando de US\$ 197 para US\$ 3.130. Véase el cuadro 4.

Cuadro 4

Evolución de las exportaciones per capita, según los estados articuladores

(En dólares nominales)

Año	Acre	Rondônia	Mato Grosso	Mato Grosso do Sul	Roraima	Σ Estados articuladores ^a	Brasil
2000	3	43	413	122	8	197	324
2010	28	272	2 787	1 180	25	1 434	1 051
2021	54	929	6 070	2 428	516	3 130	1 313

Fuente: Elaboración de los autores sobre la base de IBGE y Comex Stat-MDIC.^a Estados mediterráneos limítrofes con países sudamericanos, excepto Amazonas.

El análisis individual, por cada Unidad de la Federación del conjunto de estados, demuestra aún más la dinámica expansiva de la región. Entre 2000 y 2021, las exportaciones per cápita de Acre crecieron, en valores nominales, 19,4 veces (de US\$ 2,8 a US\$ 53,9). En el caso de Rondônia, hubo un aumento de 21,6 veces (de US\$ 43 a US\$ 929); Mato Grosso, 14,7 veces (de US\$ 413 a impresionantes US\$ 6.070); Mato Grosso do Sul, 19,9 veces (de US\$ 122 a US\$ 2.428); y Roraima, 64,6 veces (de US\$ 8 a US\$ 516). Los valores referentes a exportaciones, población y exportaciones per cápita se pueden ver en detalle en los cuadros 2, 3 y 4.

En los últimos años también ocurrió un gran aumento en la participación de los cinco estados en el superávit comercial total de Brasil. Se consideró la balanza comercial para los períodos 2000-2010 y 2011-2021. En el primero, se estima que el 15,5% del superávit comercial acumulado por Brasil con el mundo provino del impulso exportador de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul, en mayor grado, así como de Rondônia, Roraima y Acre. En el período más reciente, entre 2011 y 2021, la participación relativa de esos estados articuladores en el superávit comercial brasileño alcanzó otro nivel, totalizando el 53,2%. El resultado debe considerarse bastante expresivo ya que los cinco estados considerados tienen menos del 5% de la población y del PIB de Brasil y responde por más de la mitad del superávit comercial. Véase el cuadro 5.

Cuadro 5

Saldo comercial de Brasil y participación de los estados articuladores en el superávit comercial brasileño

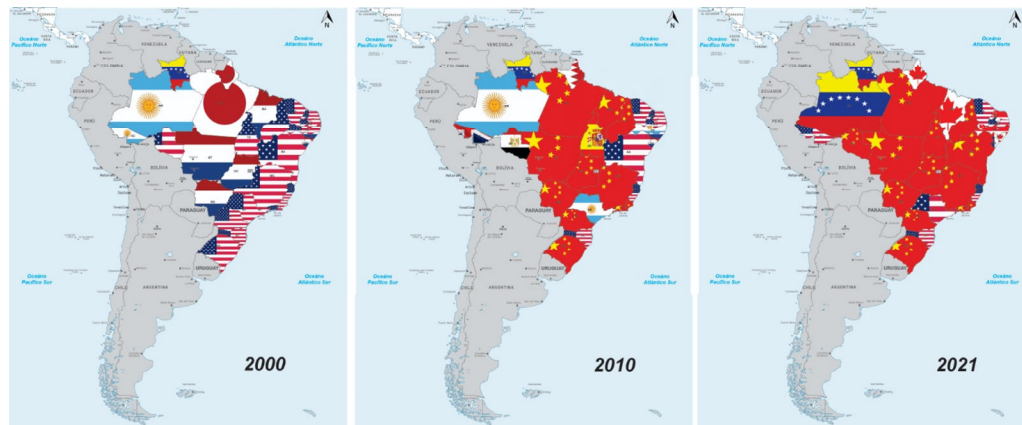
(En dólares (mil millones) nominales y porcentajes)

Año	Saldo comercial por año		Participación de los estados articuladores (en porcentajes)
	Brasil	Suma de los estados articuladores	
2000	-1,98	1,04	-
2001	1,46	1,45	99,2
2002	11,87	1,53	12,9
2003	23,47	1,98	8,4
2004	31,31	2,63	8,4
2005	43,91	3,99	9,1
2006	45,05	3,48	7,7
2007	37,77	3,8	10,1
2008	21,06	5,21	24,7
2009	22,39	6,97	31,1
2010	17,1	7,16	41,9
2011	25,7	8,94	34,8
2012	14,79	11,33	76,6
2013	-8,96	13,97	-
2014	-9,9	13,38	-
2015	13,68	13,36	97,7
2016	40,2	13,52	33,6
2017	56,04	15,95	28,5
2018	46,57	18,23	39,2
2019	35,2	18,54	52,7
2020	50,39	21,35	42,4
2021	61,41	24,26	39,5
Σ	578,5	212,1	36,7
Σ 2000-2010	253,4	39,2	15,5
Σ 2011-2021	325,1	172,8	53,2

Fuente: Elaboración de los autores sobre la base de Comex Stat-MDIC.

Mapa 4

Evolución del principal destino de las exportaciones brasileñas, según estados.



Fuente: Elaboración de los autores con datos de Comex Stat-MDIC.

Al observar los principales destinos de las exportaciones por estados brasileños en los años 2000, 2010 y 2021 en los tres submapas del mapa 4 es posible identificar el creciente protagonismo de China como principal importador de Brasil. El gigante asiático ha reemplazado a los Estados Unidos y otros socios tradicionales. Esa situación se refleja en un cambio sostenido en las últimas dos décadas.

En 2000, los mayores importadores de los estados articuladores brasileños eran: Holanda, de Mato Grosso y de Mato Grosso do Sul; Estados Unidos, de Rondônia; Venezuela, de Roraima; y Argentina, de Acre. En 2010, el escenario ya había cambiado un poco: China en los casos de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul, Egipto en el caso de Rondônia, Venezuela en el caso de Roraima y Reino Unido en el caso de Acre. En 2021, se ampliaron las relaciones con el país asiático: China fue el mayor comprador de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul y Rondônia; Venezuela, de Roraima; y Estados Unidos, de Acre.

El rol de Asia Pacífico como destino de las exportaciones de Brasil no se limita a China. Varios países asiáticos han superado a socios tradicionales europeos. Muy diferente de lo que pasaba dos décadas atrás. En 2021, Brasil exportó más a Vietnam que a Francia, más a Singapur que a Italia y más a Corea que al Reino Unido.

Otro aspecto muy relevante es el hecho de que la agrupación de los estados articuladores de Brasil se ha convertido en la principal responsable de las exportaciones de algunos productos, como algodón, carne vacuna, soja y celulosa. Se consideró el grupo de los cinco estados aunque, en muchas situaciones, algunos de ellos individualmente no se destacaron en las ventas de estos bienes.

En 2000, por ejemplo, sólo el 6,2% de las exportaciones brasileñas de algodón (SH2 52) pertenecían al grupo, alcanzando US\$ 16,1 millones. En 2021, el 69,3% se concentra en los estados articuladores, totalizando US\$ 2.500 millones. Entre las 40 ciudades brasileñas que más exportan algodón, 20 son de Mato Grosso. En 2021, el estado vendió el 67,6% del total brasileño. Las principales ciudades son Sapezal-MT⁸, Campo Verde-MT, Rondonópolis-MT y Campo Novo dos Parecis-MT, responsables por más del 26% del total de Brasil.

El caso de la carne vacuna fresca o refrigerada (SH4 02.01) es igualmente relevante. En 2000, el conjunto de los cinco estados representó el 14% de las exportaciones brasileñas del producto, totalizando US\$ 23,8 millones. En 2020 alcanzaron el 67,7% del total. En 2021 acumularon el 63,4% o US\$ 631,3 millones. Al considerar la carne vacuna congelada (SH4 02.02), el aumento fue de 14,6% del total en 2000, equivalente a US\$ 48,7 millones, a 38,3% en 2021, totalizando impresionantes US\$ 2.670 millones. Brasil es el mayor productor y exportador mundial de carne vacuna. La región Centro-Oeste es la mayor productora de Brasil y los estados de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul ocupan el primer y tercer lugar como los mayores productores nacionales.

⁸ A cidade de Sapezal-MT é o ponto que fica exatamente na mesma distância entre Santos-SP e Arica-CHI.

En el caso de la soja triturada (SH4 12.01), también hubo aumento en el peso relativo de los 5 estados articuladores en el total de las exportaciones brasileñas. En 2000, el grupo alcanzó el 26%, con US\$ 568,3 millones, mientras que en 2021 representó el 35,1%, equivalentes a US\$ 13,5 mil millones. En el ranking de exportadores de soja, Brasil aparece en primer lugar, vendiendo gran parte de su producción en forma de grano a China, el mayor importador mundial que restringe las compras de derivados, con el objetivo de procesarlos internamente (Barros y otros 2020). Mato Grosso es el mayor estado productor y exportador de Brasil, con el 26,5% (en toneladas) y el 27% del total nacional (en dólares), respectivamente. Se destacan las ciudades de Sorriso-MT, Querência-MT, Sinop-MT y Campo Novo do Parecis-MT.

En cuanto a la celulosa (SH2 47), se destaca que ninguno de los 5 estados exportó este producto en 2000. En 2021, alcanzaron el 22,1% o US\$ 1,49 mil millones (la totalidad se debió al estado de Mato Grosso do Sul). Brasil es uno de los países más competitivos en ese sector, representando más del 46% de las exportaciones mundiales de celulosa de eucalipto y Mato Grosso do Sul es el mayor exportador del país. La ciudad de Três Lagoas-MS es conocida como la “capital mundial de la celulosa”.

Finalmente, la agrupación de los 5 estados articuladores brasileños también ha ampliado mucho su relevancia como importadora de fertilizantes (SH2 31). En 2000, el 4,3% de las compras brasileñas de abonos y correctivos agrícolas fueron realizadas por el grupo, totalizando US\$ 55,3 millones. En 2021, ya representaban el 20,8% del total, equivalentes a US\$ 3.150 millones.

Se observa que los principales proveedores de fertilizantes para el Centro-Oeste brasileño están ubicados en la región de Asia-Pacífico (Canadá, Estados Unidos, China y Rusia). Pese a eso, los productos ingresan al territorio nacional principalmente a través de puertos del Atlántico. Esto se debe a la falta de infraestructura y logística para la conexión entre los países de la región y también con los mercados externos de abastecimiento. En ese sentido, las conexiones interoceánicas podrían transformar esa realidad al permitir que los fertilizantes lleguen de manera más eficiente a la mayor región productora agrícola de Brasil, no solo para el consumo local sino también para abastecer a otras regiones, ahorrando tiempo y dinero.

III. Institucionalidad de la integración de infraestructura

Históricamente se justifica la construcción de una red de infraestructuras interoceánicas que ofrezca a las regiones mediterráneas de América del Sur la posibilidad de acceder a las costas de los océanos Atlántico y Pacífico y, en consecuencia, desempeñar el papel de zonas de soldadura, articuladoras de dinámicas regionales y extrarregionales. Desde el siglo XVI, las conexiones marítimas entre los océanos Atlántico y Pacífico se realizaban a través del extremo sur de América del Sur, circunvalando la región por el Pasaje de Drake, cerca de la Antártida, o recorriendo los 600 kilómetros del Estrecho de Magallanes. Ambas alternativas ofrecen condiciones climáticas y de navegación bastante hostiles. A principios del siglo XX se inauguró el canal artificial de Panamá, con más de 75 km de extensión, facilitando el tránsito de embarcaciones entre los dos océanos.

Desde el año 2000, han avanzado cientos de proyectos regionales de integración física, que incluyen decenas de miles de kilómetros de carreteras, vías férreas y vías fluviales en casi todos los países del continente (Costa y González, 2014). En las últimas décadas, la inversión en infraestructura de transporte en América Latina ha estado por debajo de las necesidades de la región, que sigue siendo deficiente en términos de infraestructura (Lardé, 2016; Chauvet y Baptiste, 2019).

Durante la I Reunión de Presidentes de América del Sur, en 2000, en Brasilia, se creó la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Suramericana (IIRSA), bajo el liderazgo brasileño, con el objetivo de organizar la integración física de la región⁹.

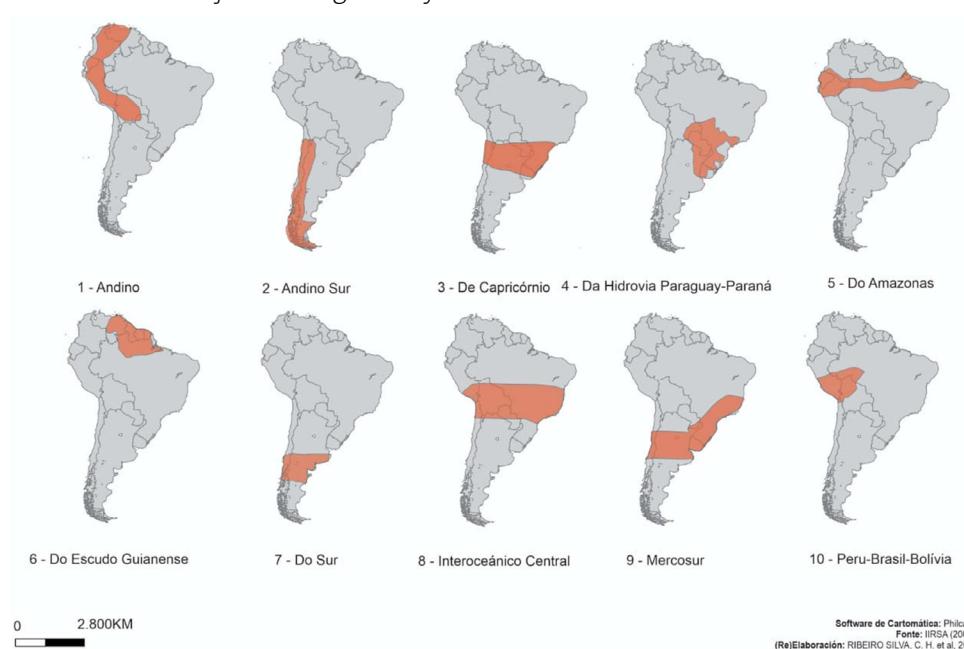
⁹ Para acceder a la base de datos sobre los montos invertidos (en millones de dólares) y la participación de las inversiones en infraestructura de transporte en relación con el PIB de los países de América Latina, consultar: <<http://infralatam.info/>>.

La IIRSA ha presentado 10 Ejes de Integración y Desarrollo¹⁰, que se muestran en el mapa 5. Se observa que los Ejes 1 y 2 se caracterizan por la integración longitudinal andina, mientras que los Ejes 4, 6 y 10 conectan áreas mediterráneas de Brasil con puertos de países vecinos (Atlántico Sur, Caribe y Pacífico, respectivamente). Finalmente, los Ejes 3, 5, 7, 8 y 9 tienen carácter bioceánico. En este trabajo se consideran los ejes dispuestos en sentido latitudinal, cuyo propósito principal es impulsar la construcción de vasos de conexión para la infraestructura, que conecten el Atlántico y el Pacífico en ambos sentidos. Los ejes que contemplan estos rasgos bioceánicos son el 3) Eje Capricornio; el 5) Eje Amazonas; el 7) Eje del Sur; el 8) Eje Interoceánico Central; y el 9) Eje Mercosur-Chile.

El 10) Eje Perú-Brasil-Bolivia es un caso específico. Este eje, aunque no sea bioceánico, será considerado en este trabajo porque representa una ruta de interconexión multimodal entre áreas mediterráneas de Brasil con los puertos del Pacífico y también de conexión de Bolivia y Perú con el Océano Atlántico, a través de la Hidrovía del río Madeira (Madre de Dios) y su conexión con la Hidrovía del Amazonas.

Mapa 5

América del Sur: Ejes de Integración y desarrollo



Fuente: Elaboración de los autores.

En 2009, IIRSA fue incorporada al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación (Cosiplan) de la Unión de Naciones Suramericanas (Unasur), por lo que las discusiones sobre infraestructura involucraron directamente la participación de los gobiernos de América del Sur, con el objetivo de que los proyectos siguieran una orientación político-estratégica común en el ámbito de la integración de la infraestructura regional. Se entiende como una concepción político-estratégica de integración regional la que tiene centralidad en la búsqueda de la proyección e inserción política y económica de la región en el sistema internacional, garantizando su desarrollo industrial, la resolución de problemas socioeconómicos y superación de asimetrías espaciales, no siendo limitada a la visión económico-comercial dirigida únicamente por las fuerzas de mercado (PADULA, 2010).

Si bien IIRSA tuvo el mérito de coordinar una cartera de más de 560 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, por un monto de casi US\$ 2 mil millones, las inversiones en el área no avanzaron a la velocidad prevista. Además, la

¹⁰ Los EID permitieron identificar y concertar proyectos de infraestructura para la integración bajo una visión común de los países que conforman la región, en el marco de un proceso de planificación territorial indicativa. A partir de la caracterización económica, social y ambiental del área de influencia de los Ejes, se busca articular directamente los proyectos con sus espacios.

gran mayoría de los proyectos estaba concentrada en el modal de transportes por carretera y solo un 2,5% (o 14 proyectos) conformada por iniciativas multimodales. En diciembre de 2017, la IIRSA/Cosiplan dejó de actualizarse, cuando los ministros de planificación de América del Sur se reunieron por última vez, en vísperas del colapso de la Unasur y la gobernanza de la infraestructura regional (Barros, Gonçalves y Samurio, 2020, p.129).

Se hace necesario, sin embargo, trascender la visión de corredores bioceánicos en competencia y de Ejes de Integración y Desarrollo aislados. La perspectiva de redes de interconexión física complementarias, unidas por medio de articulaciones logísticas multimodales, tiene el objetivo de ampliar las oportunidades comerciales con Asia-Pacífico y potenciar las dinámicas productivas intrarregionales con valor agregado en América del Sur.

Gracias a los “cambios tectónicos” en curso, tanto endógenos como exógenos, existen nuevas condiciones que hacen posible la conformación de una red interoceánica de infraestructuras capaces de superar finalmente el antagonismo Atlántico-Pacífico. De esta forma, se pretende contribuir con una perspectiva que trascienda los conceptos de corredores de exportación y de Ejes de Integración y Desarrollo de IIRSA/Cosiplan e incorpore las legítimas preocupaciones ambientales y sociales.

IV. Redes de integración interoceánica

La integración de la infraestructura debe entenderse como una estrategia de primer orden, capaz de superar los obstáculos que impiden la interconexión de las sociedades y economías de América del Sur. Entre los desafíos se destacan, sobre todo, el mejor aprovechamiento de las cuencas hidrográficas, la conexión multimodal, las redes interoceánicas, la integración energética y la preservación ambiental. En definitiva, las mayores dificultades residen en realizar conexiones físicas de transportes, energía y comunicaciones en zonas que cuentan con altas cordilleras, desiertos y regiones de gran biodiversidad, rico patrimonio arqueológico, parques nacionales y reservas indígenas.

Las discusiones sobre la necesidad de redes de integración de la infraestructura regional no es un tema novedoso. Ha sido tratado, entre otros, por Ricardo J. Sánchez y Georgina Cipoletta Tomassian (2011) o por Sánchez Di Domenico (2020, p.21). En este último se sintetiza en dos frases: “Todos los países de América del Sur deben afrontar los retos de la eficiencia competitiva, la accesibilidad geográfica y el desarrollo sostenible en lo que respecta al medio ambiente. Para lograr una ventaja competitiva, la segmentada economía de América del Sur necesita redes que operen de forma eficiente e integrada”.

La preocupación por minimizar las externalidades socioambientales y patrimoniales negativas debe ser central, fortaleciendo la estructura productiva local, a través de proyectos sustentables, capaces de generar empleo e ingresos para la población, a lo largo de las rutas y sus áreas de influencia. Las reflexiones sobre el desarrollo y la integración física entre las zonas articuladoras brasileñas, el centro-oeste Sudamericano y el Pacífico deben considerar todos estos aspectos.

Al mismo tiempo, es necesario establecer estructuras conjuntas para la gobernanza de las rutas bioceánicas. En este sentido, siguiendo el ejemplo del Grupo de Trabajo (GT) del Corredor Vial Bioceánico entre Porto Murtinho-MS y los puertos del Norte de Chile, son importantes los entendimientos continuos entre gobiernos nacionales, regionales y locales, universidades e instituciones públicas y privadas. Los avances dependen de articulaciones institucionales permanentes en temas como complementación productiva, estandarización de normas, trámites aduaneros, conectividad digital, prestación de servicios y adecuaciones fitosanitarias, entre otros (Barros y otros, 2020; Sánchez y Pinto, 2015).

En los próximos años, ante los beneficios logísticos proporcionados por una eventual utilización de las redes de conexión interoceánica sudamericana, vía corredores multimodales, la frontera atlántica brasileña tendrá nuevos desafíos y oportunidades. La reconfiguración de las rutas de exportación e importación de productos brasileños a través del Pacífico también requerirá mayor eficiencia de los puertos tradicionales del Atlántico,

especialmente de las regiones Sur y Sudeste, en particular las ciudades de Santos-SP y Paranaguá-PR. Estos terminales portuarios seguirán siendo puntos estratégicos en el conjunto de la infraestructura brasileña y pueden ganar mucha competitividad si se conectan, por carreteras y vías férreas bioceánicas, con los puertos de Chile y Perú.

La mejora en las condiciones de la infraestructura está entre los principales factores capaces de elevar la posición de Brasil en el escenario internacional. De esa forma, pueden crearse condiciones para vender parte de la producción brasileña por vías alternativas a las tradicionales, ya sea a los países vecinos o al mundo, y adquirir del exterior los bienes necesarios para el funcionamiento de la economía nacional.

El conjunto de rutas bioceánicas de América del Sur, que forma la red de corredores, se aprovechará mejor si se articulan entre sí, y también puede ofrecer a los países mediterráneos de América del Sur (Bolivia y Paraguay) nuevas opciones de comercio a través de puertos en el Atlántico brasileño (Pérez y Jansen, 2016). Los corredores bioceánicos son, por lo tanto, complementarios y no competitivos. El mayor dinamismo de las vías que conectan los océanos Atlántico y Pacífico podría impulsar la activación de otros ramales. En este sentido, las iniciativas de infraestructura que constituyen los caminos bioceánicos deben entenderse no como obras aisladas que compiten entre sí por un mayor aprovechamiento, sino como rutas en diferentes latitudes que pueden ser de gran utilidad unas para las otras, con grandes posibilidades de ampliar los intercambios circulares intrarregionales y extrarregionales.

Asimismo, se presentan los desafíos de adecuar parte de las estructuras portuarias de Chile y Perú a las especificidades técnicas que requieren los productos contenerizados exportables de Brasil y el centro-oeste Sudamericano, ampliando las opciones más allá de las tradicionales ventas de minerales (Sánchez y Barleta, 2018). Al mismo tiempo, se sugiere ampliar la interconexión entre dichas infraestructuras portuarias, fortalecer la navegación de cabotaje, optimizar el transbordo de carga y descarga de buques, y acumular escalas suficientes de nuevos productos para consolidar rutas directas con la región Asia-Pacífico.

La constitución de estas rutas bioceánicas puede promover, simultáneamente, el fortalecimiento de varios nodos logísticos (*hubs*) dispersos a lo largo de la extensa franja fronteriza de Brasil. Algunas ciudades, que disponen del transporte multimodal, tienen un inmenso potencial para gestionar parte de la distribución logística de las rutas entre el Atlántico y el Pacífico. Se tratan de municipalidades ubicadas en áreas de gran importancia geopolítica, como Ponta Porã-MS y Porto Murtinho-MS (fronteras con Paraguay), Corumbá-MS (frontera con Bolivia y Paraguay), Cáceres-MT y Porto Velho-RO (fronteras con Bolivia), además de Foz do Iguacu-PR (fronteras con Argentina y Paraguay), Uruguayana (fronteras con Argentina y Uruguay) y Caracarái-RR (frontera con Guyana)¹¹.

Todas las ciudades mencionadas pueden jugar un papel importante como articuladoras de la integración regional, ejerciendo la función de centros logísticos para la distribución de una parte significativa de las exportaciones e importaciones de Brasil. También podrían actuar como nodos logísticos a lo largo de los corredores bioceánicos complementarios, contribuyendo para aumentar la eficiencia del transbordo de cargas y para consolidar las transformaciones de la organización de la producción, comercialización y distribución de bienes brasileños.

A. Corredor Vial Bioceánico vía Mato Grosso do Sul y Chaco paraguayo¹²

Ese proyecto promueve la integración física entre la ciudad de Porto Murtinho, en Mato Grosso do Sul, con los puertos del Norte de Chile, trazando un camino más directo desde el Atlántico hasta el Pacífico. Esta iniciativa se formalizó en 2015 como una manera de

¹¹ En 1943, en plena Segunda Guerra Mundial y ante la necesidad de crear “fronteras vivas” para la Defensa Nacional, el gobierno brasileño estableció nuevas entidades administrativas federales: Iguacu, en los estados de Paraná y Santa Catarina; Maracajú, Guaporé y Jaru, en el estado de Mato Grosso; Rio Branco, Rio Negro, Acre y Solimões, en el estado de Amazonas; y Óbidos y Amapá, en el estado de Pará.

¹² Para más información sobre el Corredor Vial Bioceánico entre Porto Murtinho y los puertos del Norte de Chile, ver: <<https://corredorbioceanico.org/pb/>>. Fecha de acceso: 08 de abril de 2022.

impulsar el desarrollo de regiones que no fueron adecuadamente incluidas en los procesos de integración nacional y regional, como el centro-oeste de Brasil, el Chaco paraguayo, el noroeste argentino y el norte de Chile (Barros y otros, 2020)¹³.

Una de las principales obras de este corredor es el nuevo puente internacional sobre el río Paraguay, entre Porto Murtinho-MS y Carmelo Peralta-PY, con un costo estimado de US\$ 75 millones, financiado por Itaipú Binacional. El camino de la ruta bioceánica hacia el Pacífico sigue por el territorio paraguayo con la pavimentación de unos 270 km de la carretera entre Carmelo Peralta y Loma Plata, el denominado Tramo 1, que fue inaugurado recientemente. Parte del financiamiento de este ramal, superior a los US\$ 440 millones, sería garantizado por el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). La vía permitirá el tránsito permanente entre Mato Grosso do Sul y el área del Chaco Central, además de impulsar el desarrollo de una franja territorial entre las áreas de producción menonita y las aguas del río Paraguay.

El siguiente proyecto es la pavimentación del camino entre Cruce Centinela y Mariscal José Félix Estigarribia, denominado Tramo 2, que aún no tiene financiamiento aprobado. El tramo 3, de 350 km de extensión, conecta Mariscal Estigarribia con Pozo Hondo y con Misión La Paz (Argentina), integrando el oeste del Chaco paraguayo con el noroeste argentino, con inversiones superiores a los US\$ 350 millones, ya aprobadas por Fonplata. El final de ese tramo también está cerca de la frontera trinacional entre Argentina, Bolivia y Paraguay.

Continuando por territorio argentino, se requiere la pavimentación de la vía entre Pozo Hondo (Paraguay), Misión La Paz y Tartagal (ambas en Argentina). La inversión estimada es de US\$ 160 millones. En Chile, igualmente es necesaria la pavimentación del paso de Sico, Peine y Baquedano, hacia los puertos de Chile, pasando por la estratégica región de los yacimientos de litio. La inversión prevista es de US\$ 90 millones y las fuentes de financiamiento aún no están definidas.

El corredor de Porto Murtinho creará ventajas para Mato Grosso do Sul, las regiones del centro-oeste brasileño y las economías cercanas, especialmente en el caso de la producción y exportación de celulosa, carne deshuesada y despojos comestibles de pollo. También creará nuevas oportunidades para los estados articuladores del centro-oeste suramericano, como en el caso de la sal, las aceitunas, el aceite de oliva, los vinos, el café, el azúcar, el algodón, el maíz y los productos lácteos.

B. Carretera interoceánica del Pacífico, vía Acre y Madre de Dios

En mayo de 2021, se inauguró el puente del Abunã, en Rondônia. La obra en el río Madeira conectó por primera vez el estado de Acre con otras capitales brasileñas sin necesidad de embarcaciones (Barros y otros, 2021b). Este emprendimiento completa la infraestructura vial entre Rondônia y el Pacífico, un esfuerzo histórico que abarcó varias décadas. Se destacan la pavimentación de la BR-317 bajo el gobierno de Fernando Henrique Cardoso y la construcción del puente binacional entre Assis Brasil-AC e Iñapari (en Perú) bajo el gobierno de Lula. El inicio de las obras del puente sobre el río Madeira tuvo lugar durante el gobierno de Dilma Rousseff, la mayor parte de su ejecución ocurrió durante el gobierno de Michel Temer y su conclusión e inauguración durante el gobierno de Jair Bolsonaro.

Los puentes de Brasiléia-AC y Assis Brasil-AC, inaugurados en 2004 y 2006, conectan Acre con Bolivia y Perú, respectivamente. Después de retrasos, modificaciones y algunas postergaciones, y 117 años después del Tratado de Petrópolis —que formalizó el acuerdo entre Brasil y Bolivia para que Acre forme parte del territorio brasileño— el estado quedará interconectado por carreteras hacia el Atlántico. De igual importancia, Rondônia, el sur de Amazonas y el noroeste de Mato Grosso tendrán un camino completamente pavimentado hacia los puertos peruanos del Pacífico.

¹³ Hasta el momento, las conexiones de Mato Grosso do Sul con los municipios paraguayos se realizan por vía terrestre, entre las ciudades de Mundo Novo-MS con Salto del Guairá-PY, de Coronel Sapucaia-MS con Capitán Bado-PY, de Ponta Porã-MS con Pedro Juan Caballero-PY y de Bela Vista-MS con Bella Vista Norte-PY.

La obra de infraestructura en el río Madeira, en la BR-364, en el distrito de Abunã, conecta por carretera una de las mayores áreas productoras de alimentos del mundo con las terminales portuarias del Pacífico sudamericano. Además, el río Madeira es un importante afluente de la cuenca del Amazonas y, entre Porto Velho-RO y el distrito de Abunã se ubican las usinas hidroeléctricas Santo Antônio y Jirau. Dichas obras de infraestructura pueden estimular el potencial fluvial del gran curso de agua que fluye desde el interior de Perú, donde todavía se llama Madre de Río Dios.

Existe margen para promover la multimodalidad en el transporte de la región, ya sea a través de carreteras pavimentadas, ferrocarriles, como el Ferrocarril de Integración Centro Oeste-FICO (Evaristo, 2022) o vías fluviales que desembocan en el océano Atlántico. El río Madeira, que pasa por Abunã y Porto Velho-RO, sigue rumbo a Itacoatiara-AM donde se encuentra con el río Amazonas, que conduce embarcaciones a oeste hacia Manaus-AM y Tabatinga-AM (frontera con Leticia, en Colombia, y con Santa Rosa de Yavarí, en Perú) y a este hacia Santarém-PA, Macapá-AP y Belém-PA.

Así, la denominada “Ruta Interoceánica” o “Carretera del Pacífico” es una vía pavimentada de casi 2.400 km, que une Porto Velho-RO a San Juan de Marcona, en la costa del Perú, pasando por las ciudades peruanas de Iñapari, Puerto Maldonado, Urcos, Cusco, Abancay y Nazca. Los puertos peruanos de Matarani e Ilo se consideran infraestructuras marítimas con potencial para la exportación de productos brasileños, en un primer momento, algodón y carne bovina, en contenedores, y para la importación de mercancías que abastecen parte de la demanda de los estados de las regiones norte y centro-oeste de Brasil, en particular las demandas de abonos y fertilizantes.

C. Corredor Roraima-Guyanas

Meira Mattos (1978) consideró la existencia de un eje articulación alrededor de los ríos Negro y Branco, incluyendo a las conexiones entre Boa Vista-RR, Lethem (Guyana) y Santa Elena de Guairén (Venezuela). La región cuenta con una serie de proyectos estratégicos, como un anillo vial y la conexión de líneas de transmisión eléctrica en todo el Arco Norte de Sudamérica. La construcción de centrales hidroeléctricas en Guyana y Surinam asociaría el desarrollo de estos dos países con el de Brasil y Venezuela (Barros, 2013, p. 259). Según Wegner y Barros (2013), el proyecto de la Carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Linden- Georgetown igualmente se ubicaba como uno de los prioritarios de IIRSA/Cosiplan, así como la Recuperación de la Carretera Caracas - Manaus y la Ampliación de la actual línea de transmisión entre Guri (Venezuela) y Boa Vista-RR. Los mismos autores sostienen que el tramo de 438 km entre las ciudades guianensis de Lethem y Linden no está pavimentado y cuenta con un puente de madera sobre el río Esequibo, constituyendo el mayor desafío para consolidar la interconexión de Roraima con el mar Caribe.

Entre 2000 y 2021, el estado de Roraima experimentó un fuerte crecimiento en su economía y exportaciones. En el año 2000 las ventas dirigidas al mercado exterior sumaron apenas US\$ 2,6 millones, mientras que en 2021 fueron de US\$ 336 millones, con un crecimiento de aproximadamente 130 veces, en valores nominales. Una parte significativa de esta expansión se explica por el comercio entre Roraima y Venezuela, que pasó de US\$ 2,1 millones en 2000 y a US\$ 244 millones en 2021, con un aumento de más de 116 veces, en valores nominales. Más del 75% de todas las exportaciones de Rondônia en los últimos años se dirigieron exclusivamente a Venezuela, cifra que sería mucho mayor si se considerara el comercio fronterizo informal. Ningún otro estado brasileño tiene ventas externas tan concentradas.

Teniendo al río Amazonas como su principal articulador, el espacio amazónico se proyecta tanto al Pacífico como al Atlántico, sirviendo como eje bioceánico multimodal. El río Branco conecta el sur del estado de Roraima, por medio del río Negro, con la red fluvial navegable del río Amazonas, la más extensa del planeta. La ruta es navegable desde Caracaraí-RR, 130 km al sur de Boa Vista-RR, hasta Manaus-AM, la capital que abre el acceso a los principales puertos del mundo, a través de Belém-PA y la navegación oceánica.

Se destaca que los terminales portuarios ubicados en Arco Norte ya son responsables por la mitad de los despachos de “soja, incluso molida” (SH4 12.01) y maíz (SH4 10.05) del estado de Mato Grosso para el exterior, según los datos disponibles en la plataforma Comex Stat. Este escenario muestra un movimiento progresivo de pérdida del monopolio logístico de las tradicionales infraestructuras portuarias del Atlántico, especialmente Santos-SP y Paranaguá-PR. Los datos demuestran que, en poco tiempo, el principal eje de exportación de carga agrícola de Brasil estará clavado en la Amazonía¹⁴.

Reforzando esta situación, el proyecto longitudinal de Ferrogrão, con extensión de más de 930 km, conectará la región productora de granos del centro-oeste (especialmente las ciudades de Nova Mutum-MT, Lucas do Rio Verde-MT, Sorriso-MT y Sinop-MT) con el puerto de Mirirituba, sobre el río Tapajós, en la ciudad de Itaituba-PA. La obra también ampliará las posibilidades de comercio por el Caribe, a través del puerto de Nova Amsterdam (Guyana), como alternativa a los estados de Roraima y Amazonas. Se debe considerar el fuerte crecimiento del PIB de Guyana, de 43,5% en 2020, y con proyecciones de 16% para 2021 y 33% para 2022, según los datos de la CEPAL.

V. Por una red interoceánica

El Pacífico sudamericano es históricamente más competitivo en minería y el Atlántico en productos agrícolas. Por primera vez hay escala productiva en el centro de América del Sur suficiente para superar ese antagonismo, convirtiendo los puertos del Pacífico en exportadores de granos y carnes, empezando por los productos de los estados occidentales de Brasil. Es el momento de trascender la visión de corredores bioceánicos en competencia y de Ejes de Integración y Desarrollo aislados. La perspectiva debe ser una red de interconexión física complementaria, unidas por medio de articulaciones logísticas multimodales.

La red interoceánica debería ser central en una agenda de consenso para la recuperación económica post-COVID-19. Una posible retomada de la gobernanza regional en infraestructura, preservando el acervo de IIRSA y Cosiplan, y reforzando las preocupaciones ambientales y sociales, sería fundamental para la estructuración adecuada de una red interoceánica de infraestructura que mejore la conectividad de las áreas actualmente más dinámicas de Brasil con los mercados de Asia-Pacífico y al mismo tiempo, estimule el comercio intrarregional.

Para que el desarrollo de las actividades agrícolas en los estados articuladores pueda equilibrar las demandas ambientales de preservación y las demandas sociales locales de vida digna con mejores empleos e ingresos, debe existir un continuo control por parte de las agencias regulatorias del estado brasileño, sobretodo en las áreas preservación. Igualmente, es fundamental seguir fomentando actividades económicas sustentables, como el fortalecimiento de los circuitos productivos agro-sustentables, bioeconomía y economía circular. Solo eso puede tornar viable la superación de modelos de desarrollo productivo basados en la explotación disarmónica de los recursos naturales disponibles. El desafío central de la gestión pública en regiones de fuerte crecimiento y dinamismo económico relativamente reciente, como ocurre en partes del norte y centro-oeste de Brasil o incluso en la región amazónica, es adoptar un tipo de desarrollo económico y ambiental responsables, que puede corregir externalidades socioambientales negativas históricas y garantizar a las generaciones futuras un sociedad más justa, equitativa y sostenible. En ese sentido también es deseable que la agenda de infraestructura regional incluya un pacto de no flexibilización de los derechos sociales y ambientales en la ejecución de los nuevos proyectos de integración y monitoreo permanente de las regiones afectadas por ellos.

¹⁴ La distancia entre Manaus-AM y Boa Vista-RR, por la BR-174, es de 780 km. La ruta entre Boa Vista-RR y Bonfim-RR, ciudad ubicada en la frontera con Lethem, en Guyana, es de 125 km, por la carretera BR-401. Los países están unidos por el puente sobre el río Tacutu. Estas obras, incluidas como proyectos IIRSA, fueron entregadas en 2004.

VI. Bibliografía

- Alvares, T. O., Rodrigues, M. C. y Narita B. S. (2022), “Um Plano de Recuperação Verde para a Amazônia: benefícios regionais, nacionais e mundiais”, *Revista Tempo do Mundo* (27), 101-126 [en línea] <https://www.ipea.gov.br/revistas/index.php/rtm/article/view/352>.
- Barros, P. S. (2013), “Desenvolvimento, integração e cooperação entre o norte do Brasil e o sul da Venezuela: políticas públicas para a integração Amazônia-Orinoco”, Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo.
- Barros, P.S., Gonçalves, J.D.S.B. y Samurio, S. (2020), “Desintegração econômica e fragmentação da governança regional na América do Sul em tempos de Covid-19”, *Boletim de Economia Política Internacional*, v. 27, p. 125-144.
- Barros, P. S. y otros (2021a), “Transformaciones Geoeconómicas en América del Sur”, *Documentos de trabajo* (OBS-AL-AP/DT 003/21), Aladi, CAF y CEPAL. Observatório América Latina-Ásia Pacífico.
- ____ (2021b), “A Ponte do Abunã e a Integração da Amacro ao Pacífico”, *Nota Técnica*, Agosto de 2021, Número 35, Dinte: Ipea.
- ____ (2020), “Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana”, Campo Grande: UEMS.
- Beltrán, C. L. (2016), *La ruta de la plata: de Potosí al Pacífico: caminos, comercio y caravanas en los siglos XVI y XVII*, La Paz, Plural Editores.
- Câmara dos deputados (2022), “Arco Norte: um desafio logístico”, Centro de Estudos e Debates Estratégicos-CEDES, Consultoria Legislativa, Brasília, 2016 [en línea] <https://livraria.camara.leg.br/arco-norte-um-desafio-logistico> Acesso em: 6 abr. 2022.
- CEPAL (2016), *Horizonte 2030: La igualdad en el centro del desarrollo sostenible*, [en línea] https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40159/4/S1600653_es.pdf.
- Colavite, A. P., Barros, M. V. F. (2009), “Geoprocessamento aplicado a estudos do caminho de Peabiru”, *Revista da ANPEGE*, v. 5, n. 05, p. 86-105.
- Costa, C. E. L. y Gonzáles, M. J. F. (2014), “Infraestrutura e Integração Regional: a experiência da IIRSA na América do Sul”, *Boletim de Economia e Política Internacional*, n.18, set./dez.
- Couto E. Silva, G. (1965), *Geopolítica do Brasil*, Rio de Janeiro: José Olympio Editora.
- Chauvet, P. y Baptiste A. (2019), “Transporte de carretera en América Latina: evolución de la infraestructura y de sus impactos entre 2007 y 2015”, *Boletín FAL*, edición 367, Santiago, Chile, febrero de 2019 [en línea] https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44440/1/S1801184_es.pdf.
- Denny, D. M. T., Martins, M. M. V., y Burnquis, H. L. (2022), “Amazônia, do Extrativismo e Ilegalidades à Bioeconomia Circular”, *Revista Tempo do Mundo*, (27), 127-164 [en línea] <https://www.ipea.gov.br/revistas/index.php/rtm/article/view/333>.
- Evaristo, L. (2022), Você conhece a FICO (Ferrovia de Integração do Centro-Oeste)? Brasil Ferroviário [en línea] <https://www.brasilferroviario.com.br/voce-conhece-a-fico-ferrovia-de-integracao-do-centro-oeste/> Data de acesso: 09 de abril de 2022.
- Freitas, J. M. da C. (2004), *A escola geopolítica brasileira*, Rio de Janeiro: BIBLIEX.
- Furtado, C. (1970), *Formação Econômica da América Latina*, Rio de Janeiro: Lia Editor.
- Lardé, J. (2016), “Situación y desafíos de las inversiones en infraestructura en América Latina”, *Boletín FAL*, edición N° 347, UN-CEPAL, Santiago, Chile, marzo de 2016 [en línea] https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40504/1/S1600760_es.pdf.
- Mathias J. F. y otros (2021), “Green New Deal como Estratégia de Desenvolvimento Pós-pandemia: ições da experiência internacional”, *Revista Tempo Do Mundo*, (26), 145-174 [en línea] <https://doi.org/10.38116/rtm26art4>.
- Mello Franco, A. A. (1958), *Síntese de História Econômica do Brasil*, Bahia.
- Mendoza, J. (1935), *El macizo boliviano*, La Paz: Imp. Arnó Hnos, p. 277.
- Ostria Gutierrez, A. (1946), *Una obra y un destino: La política internacional de Bolivia después de la Guerra del Chaco*, Ayacucho, Buenos Aires.
- Padula, R. (2010), “Integração regional de infra-estrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000: uma análise político-estratégica”, Tese de doutorado, Rio de Janeiro, UFRJ [en línea] http://objdig.ufrj.br/60/teses/coppe_d/RaphaelPadula.pdf.

- Padula, R. y Brozoski, F. (2021), “A Amazônia no pensamento geopolítico brasileiro”, *Revista Tempo Do Mundo*, (27), 45-70 [en línea] <https://doi.org/10.38116/rtm27art2>.
- Pérez, G. y Jansen, S. N. (2016), “Logística de recursos naturales en los países sin litoral de América Latina y el Caribe”, *Boletín FAL*, edición n° 348, UN-CEPAL, Santiago, Chile, abril de 2016. [en línea] https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40839/1/S1600983_es.pdf.
- Sánchez Di Domenico, S. (2020), “La evolución de la distribución modal del transporte de mercancías en América del Sur entre 2014 y 2017”, *Boletín FAL*, edición 376, Santiago, Chile, junio de 2020 [en línea] https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45667/1/S2000011_es.pdf.
- Sánchez, R. J. y Pinto, F. (2015), “El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado”, *Boletín FAL*, edición n° 337, UN-CEPAL, Santiago, Chile, enero de 2015, [en línea] https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37847/1/S1500075_es.pdf.
- Sánchez, R. J. y Barleta, E. P. (2018), “Reflexiones sobre el futuro de los puertos de contenedores por el nuevo comportamiento de la contenedorización”, *Boletín FAL*, edición n° 366, UN-CEPAL, Santiago, Chile, diciembre de 2018. [en línea] https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44311/1/S1801122_es.pdf.
- Sánchez, R. J. y Cipoletta, G. (2011), “UNASUR: Infraestructura para la integración regional”, *Boletín FAL*, edición n° 366, UN-CEPAL, Santiago, Chile, noviembre [en línea] https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3121/1/S2012341_es.pdf.
- Severo, L. W. (2012), “A importância geopolítica da Bolívia e a integração da América do Sul, In: América Andina: integração regional, segurança e outros olhares”, Oliveira, R. P., Nogueira, S. G., Melo, F. R., (orgs.), Campina Grande: EDUEPB, p. 137-161, 2012.
- Virga, T., Miranda Do Nascimento, H. y Consolmagno De Marchi, B. (2021), “Integração Física na Amazônia Sul-Americana: A inclusão das órbitas de circulação intrarregionais na agenda pública”, *Revista Tempo Do Mundo*, (27), 215-246 [en línea] <https://doi.org/10.38116/rtm27art8>.
- Wegner, R. C. y Barros, P. S. (2018), “Regionalismo sul-americano com base no investimento em infraestrutura: análise da integração na Ilha das Guianas”, *Cadernos do Desenvolvimento*, v. 8, n. 12, p. 103-124.

VII. Publicaciones de interés



Boletín FAL N° 376

La evolución de la distribución modal del transporte de mercancías en América del Sur entre 2014 y 2017

Silvana Sánchez

En el presente *Boletín FAL* se analizan datos sobre el comercio de productos básicos entre nueve países de América del Sur en el periodo 2014-2017 y los modos de transporte utilizados para ello. El objetivo es determinar la distribución modal del transporte de mercancías intrarregional e identificar el nivel y la evolución de los flujos comerciales y los desequilibrios evidenciados por modo. Para concluir, los autores presentan algunas recomendaciones de políticas.

Disponible en:



Serie Comercio Internacional N° 167

Marco para una clasificación de vías navegables interiores en América del Sur

Philippe Rigo
Ricardo J. Sánchez
Fabio Weikert Bicalho

La necesidad de contar con políticas públicas para la infraestructura está en el centro de la agenda del desarrollo de América Latina. Dentro de aquellas, en particular, la política para un mejor funcionamiento de la cadena de suministro y de la movilidad de personas, adquiere una alta relevancia. Las políticas públicas van de la mano, necesariamente, de los objetivos de sostenibilidad para los países.

En tal contexto, el presente estudio busca resolver uno de los aspectos que muestra la experiencia mundial, y que resulta conducente a una mejor y sostenible explotación de las vías fluviales: contar con una clasificación común de vías navegables interiores es necesaria para identificar las redes de navegación interior, tanto sea principal o secundaria, y para dar seguimiento de su desarrollo, así como también evaluar el alcance de los proyectos de infraestructura implementados o a implementarse, destinados a mejorar la capacidad de la red.

Disponible en: