

Artículo de Opinión
Opinion Article

CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO PARA LA INTEGRACIÓN LOGÍSTICA Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN EL PARAGUAY

CAPRICORN BI-OCEANIC CORRIDOR FOR LOGISTICS INTEGRATION AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN PARAGUAY

Miguel Ángel Alegre Brítez

Universidad Nacional de Asunción, Facultad de Ciencias Económicas. San Lorenzo, Paraguay
Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4265-9391>

Ana Leticia Carosini Ruíz-Díaz

Universidad Nacional de Asunción, Facultad de Ciencias Económicas. San Lorenzo, Paraguay
Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-6360-1386>

Celia Acosta Ferreira

Universidad Nacional de Asunción, Facultad de Ciencias Económicas. San Lorenzo, Paraguay
Orcid: <https://orcid.org/0009-0005-4471-8465>

Autor Corresponsal: Miguel Ángel Alegre Brítez: miquelalegre1978@gmail.com

Cómo citar este artículo:

Alegre Brítez MA, Carasini Ruíz-Díaz AL, Acosta Ferreira C. Corredor bioceánico de capricornio para la integración logística y el desarrollo sostenible en el Paraguay. Rev. Soc. cient. Parag. 2026;31:e3114.

RESUMEN

El Corredor Bioceánico representa la obra de infraestructura más relevante para Paraguay, nación que enfrenta una histórica mediterraneidad y una profunda asimetría regional. La Región Occidental posee el 61 % del territorio, pero su red vial carece de pavimentación en un 94 %, factor que limita la competitividad y el desarrollo social. El objetivo principal de la investigación consiste en analizar qué efectos tendría la construcción del Corredor Bioceánico en Paraguay en términos de comercio internacional, infraestructura y logística. Mediante un enfoque cualitativo y documental, fundamentado en reportes técnicos del MOPC y organismos internacionales, el estudio evidencia que la construcción del Puente Bioceánico y la ruta PY15 permitirá la reducción de hasta quince días en el acceso a los mercados asiáticos. Los resultados destacan la transformación de Paraguay en un nodo estratégico y la optimización de la exportación cárnica y agrícola. Se concluye que, para maximizar este impacto, resulta imperativo que el Estado digitalice los procesos aduaneros y fomente la inversión privada en agroindustria. De este modo, el país consolidará un modelo de desarrollo sostenible que integre a la región occidental en las cadenas globales de valor.

Palabras clave: infraestructura de transporte; desarrollo sostenible; integración regional; política económica.

ABSTRACT

The Bioceanic Corridor represents the most significant infrastructure project for Paraguay, a nation historically landlocked and facing profound regional asymmetry. The Western Region comprises 61% of the country's territory, yet 94% of its road network remains unpaved, a factor that limits competitiveness and social development. The main objective of this research is to analyze the potential impact of the Bioceanic Corridor's construction on Paraguay in terms of international trade, infrastructure, and logistics. Using a qualitative and documentary approach, based on technical reports from the Ministry of Public Works and Communications (MOPC) and international organizations, the study demonstrates that the construction of the Bioceanic Bridge and Route PY15 will reduce access to Asian markets by up to fifteen days. The results highlight Paraguay's transformation into a strategic hub and the optimization of meat and agricultural exports. The study concludes that, to maximize this impact, it is imperative for the government to digitize customs processes and promote private investment in the agribusiness sector. In this way, the country will consolidate a sustainable development model that integrates the western region into global value chains.

Keywords: transport infrastructure; sustainable development; regional integration; economic policy.

INTRODUCCIÓN

En la perspectiva del desarrollo económico, la infraestructura es uno de los pilares en los cuales se sustenta la competitividad de los países y regiones del globo ⁽¹⁾. En el mundo se evidencia que las inversiones en grandes infraestructuras actúan como catalizadores de desarrollo al mejorar la conectividad, la productividad y la competitividad territorial, los cuales son fundamentales para la integración económica local y regional. Estas inversiones generan externalidades positivas, reducen costos de producción, atrayendo inversiones y cierran brechas de desigualdad, aunque su éxito depende de una adecuada articulación con el desarrollo endógeno ^(2,3).

En este sentido, este artículo analiza una forma de inversión en un tipo de infraestructura como son los corredores. Al respecto, el abordaje conceptual inicial explica que, inicialmente, los corredores eran concebidos como patrones lineales que unían a principales ciudades a través de componentes altamente desarrollados de rutas de transporte ^(2,4,5). Sin embargo, si bien persiste la conformación como paquetes, el desarrollo vial, y más concretamente a partir del 2000, ha modificado el enfoque y la percepción de los corredores que son considerados como herramienta importante del desarrollo territorial, dado que las redes que se construyen posibilitan la integración de las regiones periféricas atravesadas por estos corredores hacia las cadenas productivas globales ^(6,7).

Asimismo, este tipo de inversiones públicas posibilita la integración logística, que es entendida como la interacción continuada de todas las actividades relacionadas con la logística tanto entre departamentos funcionales dentro de la empresa, superan las fronteras funcionales (integración interna), como con las áreas de otros miembros de la cadena de suministro, a través de las fronteras entre empresas (integración externa) ^(7,8). Cabe señalar que al referirse a la integración logística y vincular con empresas en la conceptualización anterior, se entiende como organizaciones, entre las cuales se encuentra el aparato estatal, que, en el caso paraguayo, es el que moviliza importantes recursos para inversiones públicas, principalmente de carácter vial ^(9,10).

En este contexto, el Corredor Bioceánico de Capricornio, también conocido como tal por la Iniciativa de Integración Regional Suramericana (IIRSA) ⁽¹¹⁻¹³⁾, es un proyecto de integración regional de envergadura, el cual consiste en la construcción de una ruta terrestre con aproximadamente 3.800 km de extensión que una los puertos del litoral brasileño del Océano Atlántico con los puertos del norte de Chile del Océano Pacífico ^(3,14,15). Este megaproyecto incluye las regiones productivas del centro-oeste brasileño, la región occidental de Paraguay proyectados, el norte argentino y el norte chileno, incluye puertos estratégicos nodos, incluyendo los puertos de Antofagasta, Iquique, y Mejillones, se encuentra bajo el programa Conexión Sur del Grupo Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el cual procura fortalecer la competitividad, mejorar la conectividad regional y promover el crecimiento económico sostenible en toda América del Sur ^(2,6). Este artículo reflexivo fue elaborado en la Dirección de Investigación de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Asunción en el marco del proyecto denominado «Estudio Multidimensional del Corredor Bioceánico como Plataforma Estratégica de Integración Regional Sostenible».

Para la nación paraguaya, el valor estratégico de este corredor es incalculable ya que deja al país como el trayecto central y el camino más corto entre los dos océanos. El trayecto nacional corresponde a la Ruta Nacional PY15 que a lo largo de 532 kilómetros entre Carmelo Peralta frontera con Brasil, hasta Pozo Hondo límite con Argentina ^(9,16); esta ruta permitirá que los productos nacionales especialmente del Chaco tengan una buena vía de salida hacia los mercados del Pacífico y Asia, ya que junto a esto se diversificará la canasta exportadora y se reducirá la dependencia histórica con los puertos del Atlántico ^(4,17,18); así también el corredor permitirá incrementar el comercio intrarregional con estados y provincias vecinas como Mato Grosso do Sul, Salta, Jujuy y Antofagasta porque logrará establecer a la Región Occidental de Paraguay como centro logístico internacional.

La relevancia de adentrarnos en el análisis de este fenómeno reside en el hecho de que consideramos imprescindible avanzar en lo que respecta a las profundas asimetrías geográficas y demográficas que presenta Paraguay. A este país le divide el río Paraguay en dos regiones con diferentes realidades: la Región Oriental, la cual contiene al 97 % de la población en un 39 % del territorio, y la Región Occidental o Chaco, que representa el 61 % de la superficie nacional al tiempo que contiene solamente el 3 % de la población ^(2,4). Algo que se puede comprobar al notar que la densidad de

la población es de 44 habitantes por km² en la región oriental y ha decrecido a solamente 1 habitante por km² en el Chaco Paraguayo⁽¹⁷⁾. La Región Occidental ha mostrado históricamente un atraso y escasez en cuanto a infraestructura y en este sentido es significativo que el 94 % de su red vial esté constituida por rutas no pavimentadas^(14,19). La consolidación del Corredor Bioceánico busca revertir esta situación mediante la construcción de tramos críticos de pavimentación y la construcción de obras emblemáticas como el Puente Bioceánico^(14,16).

Pero el proyecto no se limita a la infraestructura vial, sino que plantea una integración total que va más allá de la construcción de carretera. Incluye iniciativas ambiciosas como la construcción de un gasoducto desde Vaca Muerta con características adecuadas que cruzará el Chaco paraguayo en dirección Brasil, así como la instalación de una red de fibra óptica para mejorar la conectividad digital en la región^(20,21). Desde una perspectiva social, la ejecución de las obras beneficiará a más de 28700 personas, logrará el acceso a hospitales y escuelas secundarias en 99 centros poblados e incluirá a 23 comunidades indígenas que históricamente han sido marginadas en la forma de desarrollo económico^(10,20).

De lo expuesto, la justificación de esta investigación se basa en que el Corredor Bioceánico constituye una oportunidad histórica para cambiar la condición de mediterraneidad que presenta Paraguay. Además, está orientado a transformar su modelo de producción. La aplicación de tratados, como el Convenio TIR (Transporte Internacional por Carretera, conocido como pasaporte de carga), simplificará las cuestiones aduaneras, sellará camiones en vía o en el destino y facilitará que el acceso a los mercados asiáticos se reduzca hasta quince días de tiempo en este cambio. Por lo tanto, frente a este cambio de estructura, se refiere la necesidad de comprobar esto en la competitividad logística nacional.

Así, la pregunta general de la investigación se define de la manera siguiente: ¿Cuáles son los efectos de la construcción del Corredor Bioceánico en Paraguay en términos de comercio internacional, infraestructura y logística? Por lo tanto, se ha definido como objetivo principal de la investigación: Analizar qué efectos tendría la construcción del Corredor Bioceánico en Paraguay en términos de comercio internacional, infraestructura y logística. Como anticipo, esta investigación busca identificar los efectos físicos de la obra, pero también los sectores productivos que presentan más poder para extraer y aprovechar este nuevo espacio logístico.

METODOLOGÍA

El presente artículo reflexivo ahonda en un análisis de primer orden, con un enfoque cualitativo de alcance explicativo, modalidad documental y diseño fenomenológico, emergente y narrativo. La búsqueda de las fuentes documentales se realizó de forma exhaustiva en los repositorios y bases de datos académicas, se combinaron sitios gubernamentales, Redalyc, Latindex, Scielo, Dialnet, Scopus y Web of Science. La base de la información técnica la brinda consultorías e informes estatales de la infraestructura de integración y comercio intrarregional en Paraguay, lo que permite abordar aspectos demográficos, económicos, comerciales y de integración en la inervación.

En este sentido, se agregaron reportes actualizados del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) de Paraguay y comunicados de los organismos multilaterales como el BID y FONPLATA^(16,18), con el objetivo de determinar el estado de ejecución de las obras hasta el marco de 2026. También se revisaron los Planes de Acción Gubernamental de Chile y Brasil^(14,19) para comprender la dimensión transnacional del proyecto, incluyendo la ratificación de tratados de facilitación comercial como el Convenio TIR; a la vez se incorporaron estudios técnicos del Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo^(3,14) para detectar los principales cuellos de botella y las potencialidades de las cadenas productivas regionales.

En este sentido, se realizó el cruce de la oferta exportable paraguaya con las demandas de importación de los socios regionales y del mercado asiático para fundamentar las reflexiones sobre la competitividad del corredor^(4,17).

Los resultados son presentados en tres tablas: Tabla 1. Caracterización demográfica y productiva de las regiones de Paraguay, Tabla 2. Estado de avance de los proyectos de infraestructura del Corredor Bioceánico, Tabla 3. Potencial exportador y beneficios de facilitación comercial.

Se declara que la investigación fue financiada por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Asunción y que no existió conflicto de intereses en el desarrollo de este trabajo.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Tabla 1. Caracterización demográfica y productiva de las regiones de Paraguay

Región	Porcentaje de Superficie	Porcentaje de Población	Densidad (hab/km ²)	Especialización Económica
Oriental	39 %	97 %	44	Industrial, servicios y agricultura mecanizada
Occidental (Chaco)	61 %	3 %	1	Ganadería moderna y agroindustria láctea

La caracterización demográfica de Paraguay, reflejada en la tabla 1, revela una notable desigualdad en la distribución geográfica de la población. En la Región Occidental, hay apenas un habitante por kilómetro cuadrado, en contraste con los cuarenta y cuatro habitantes por kilómetro cuadrado de la Región Oriental. El departamento de Alto Paraguay destaca como la zona con la menor densidad, con solo 0,2 habitantes por kilómetro cuadrado, lo que plantea un reto considerable para la integración de los servicios públicos en las áreas afectadas por la nueva infraestructura ^(2,6).

En cuanto a su economía, el Chaco se presenta como una «Economía en Despegue». Actualmente, alberga el 43 % del ganado nacional y es el centro de las principales cooperativas agroindustriales del país ^(12,13). Aunque esta región ocupa el 61 % de la superficie total de Paraguay, solo representa el 3 % de la población, según los datos demográficos analizados. Esta situación indica que el corredor no es solo una vía de conexión, sino un proyecto de reconfiguración geopolítica para un país donde el Mercosur ya representa el 19 % de la producción mundial de carne ^(1,22). La transición de Paraguay de ser un país mediterráneo a convertirse en un nodo logístico depende de que el tiempo ahorrado se traduzca en beneficios económicos reales para los productores.

Tabla 2. Estado de avance de los proyectos de infraestructura del Corredor Bioceánico

Proyecto	Extensión / Inversión	Estado de Avance (2026)	Impacto Principal
Puente Bioceánico	1.294 metros / USD 136M	Solo restan 149,6 metros para unión	Conexión física Paraguay-Brasil
Ruta PY15 (Lote 3)	224 km (total tramo)	22 % de avance físico	Estabilidad vial con suelo-cemento
Préstamo BID	USD 200 millones	Aprobado y en ejecución	Mejora de acceso a salud y educación

Paraguay presenta una infraestructura vial de un poco más de 78.811 kilómetros, aunque a lo largo de su historia solo ha llegado a disponer de un 11 %, en el caso particular de las rutas nacionales. La región Occidental presenta una precariedad mucho más acentuada ya que un 94 % de su red está constituida por rutas no pavimentadas. En relación a esta situación se realizan operaciones estratégicas avanzadas (que podemos resumir en la Tabla 2), por ejemplo, el puente Bioceánico que vinculará Carmelo Peralta y Porto Murinho, con un diseño atirantado que cuenta con financiación de Itaipú a través de montos superiores a los USD 136 millones ^(9,10).

Este avance es también un paso importante para la vinculación física de las orillas opuestas. Por otra parte, el Lote 3 de la ruta PY15 (Mariscal Estigarribia – Pozo Hondo) presenta un avance físico del 22 %, junto a tecnologías de estabilización de suelo-cal y suelo-cemento utilizadas para el tránsito pesado ^(9,21).

Adicionalmente, el BID ha aprobado un préstamo de USD 200 millones para el financiamiento del tramo II del corredor, lo que expresamente beneficiará el acceso a la salud y la educación de las comunidades indígenas ^(9,21). Aún con estos avances, persisten problemáticas muy difíciles en los pasos fronterizos, como en el caso de Pozo Hondo, donde la escasa conectividad impone un uso de documentación en papel e inspecciones a la intemperie.

Tabla 3. Potencial exportador y beneficios de facilitación comercial para el Paraguay

Sector / Convenio	Mercado Destino Principal	Ventaja del Corredor	Reducción de Tiempos
Carne Bovina	Chile (60 % de exportación)	Salida directa por el Chaco	Ahorro de costos logísticos
Aceite de Soja	India y Sudeste Asiático	Acceso a puertos del Pacífico	Reducción de 15 días a Asia
Convenio TIR	Brasil (Ratificado 2026)	Pasaporte de carga internacional	Simplificación fronteriza

El análisis exhaustivo del comercio exterior permite identificar aquellos sectores que han consolidado su competitividad y, por ende, se beneficiarán directamente de la plena operatividad del corredor. La Tabla 3 resume la potencialidad exportadora del Paraguay, que, además de ser el undécimo exportador mundial de carne bovina, se corrobora el mismo en el sector cárnico, en el que, el mercado de Chile se convierte en el primer comprador nacional, se recibe el 60 % del total de los envíos. Por su parte, la carne fresca o refrigerada (Código 0201) llegó a generar en 2015 el 50,15 % de las exportaciones a Chile ^(8,21,22).

Por otro lado, los derivados de la soja tienen como mercados estratégicos Asia, donde el aceite de soja tiene como principal destino a la India (54 %), en tanto que las tortas y residuos (Código 2304) logran el 27,60 % de los envíos a Chile en 2019 ^(7,8).

En este sentido, mercados como Vietnam o Indonesia llegan a tener crecimientos anuales relevantes del 19 % en subproductos de soja ^(10,21). La facilitación del comercio se vio empujada de manera decisiva con la ratificación por parte de Brasil en 2006 del Convenio TIR, que establece un verdadero «pasaporte de carga» y que reduce la burocracia fronteriza. La estimación muestra que, en efecto, esto redundó en una mejora física y normativa que puede acortar los tiempos de acceso a Asia hasta en 15 días, en el sentido que convierte a la ruta paraguaya en una alternativa competitiva frente al Canal de Panamá.

CONCLUSIONES

La materialización del Corredor Bioceánico se erige como la obra de infraestructura más trascendental del siglo para Paraguay, con la capacidad de redefinir de manera irreversible su histórica condición mediterránea. Los avances tangibles en la construcción del Puente Bioceánico y el paulatino asfaltado de la ruta PY15 constituyen el fruto de un consenso multilateral orientado a consolidar un eje logístico que articule el corazón de Sudamérica con los circuitos del comercio global. El impacto socioeconómico de este proyecto promete ser transformador: abrirá la puerta a un abanico sin precedentes de oportunidades industriales y comerciales, se incentivará la inversión estratégica en agroindustria y manufactura, entre otros sectores clave.

Para maximizar el rendimiento económico de esta iniciativa, resulta imperativo que el Estado paraguayo concrete su adhesión al Convenio TIR e impulse una modernización profunda mediante la digitalización de los trámites aduaneros en los pasos fronterizos. De nada sirve contar con una red vial eficiente si persisten cuellos de botella administrativos que entorpezcan el flujo de mercancías. Paraguay se halla, pues, ante una encrucijada histórica, la de transitar de un modelo exportador de materias primas a uno de generación de productos agroindustriales de alto valor agregado, se aprovecha la conexión directa con los puertos chilenos.

En este contexto, se recomienda a la ciudadanía fortalecer su formación profesional en logística y comercio exterior, a fin de responder a la creciente demanda laboral que generará el proyecto, al tiempo que se fomenta su participación activa en la planificación territorial de sus comunidades. Por su parte, al sector privado se le insta a priorizar inversiones en infraestructura de acopio, procesamiento y cadena de frío, así como a obtener certificaciones internacionales de calidad que le permitan posicionarse en los exigentes nichos de mercado premium de Asia y la cuenca del Pacífico, con las ventajas competitivas que ofrecerá el corredor.

Por último, se sugiere orientar las futuras líneas de investigación hacia el estudio del impacto ambiental a largo plazo derivado de la obra vial, la evaluación de la viabilidad técnica y económica para la integración energética mediante gasoductos regionales, y el monitoreo continuo del bienestar socioeconómico de las comunidades vulnerables asentadas en la zona de influencia del corredor. En síntesis, el Corredor Bioceánico representa una arteria de conectividad física y una oportunidad histórica para saldar deudas estructurales de desarrollo e integración regional, con elevación de los estándares de vida de toda la población paraguaya.

Declaración de financiamiento:	La investigación fue financiada por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Asunción.
Declaración de conflicto de intereses:	Los autores declaran no tener conflicto de intereses.
Declaración de autores:	Los autores aprueban la versión final del artículo.
Contribución de autores:	Conceptualización: Celia Acosta Ferreira. Curación de datos: Celia Acosta Ferreira. Análisis formal: Miguel Ángel Alegre Brítez. Adquisición de fondos: Miguel Ángel Alegre Brítez. Investigación: Miguel Ángel Alegre Brítez. Metodología: Ana Leticia Carosini Ruíz-Díaz. Administración del proyecto: Ana Leticia Carosini Ruíz-Díaz. Recursos: Ana Leticia Carosini Ruíz-Díaz. Software: Miguel Ángel Alegre Brítez. Supervisión: Miguel Ángel Alegre Brítez. Validación: Celia Acosta Ferreira. Visualización: Celia Acosta Ferreira. Redacción - borrador original: Miguel Ángel Alegre Brítez.
Revisión por pares:	Este artículo fue evaluado mediante un proceso de revisión por pares anónimos, conforme al procedimiento de transparencia editorial de la revista. Las observaciones y sugerencias de los revisores fueron consideradas por los autores hasta alcanzar la versión final publicada, garantizando la integridad científica del trabajo y la confidencialidad de los evaluadores.
Disponibilidad de datos:	Los datos están disponibles previa solicitud al autor corresponsal.

REFERENCIAS

1. Cerqueira Melo M, Carvalho Neves B. Infraestructura, desarrollo económico e integración regional en América Latina y el Caribe: ¿Una cuestión estratégica en el siglo XXI? Cuadernos de Estudios Empresariales. 2009;19:175–203. Disponible en: <https://www.cries.org/wp-content/uploads/2024/02/008-Melo-Neves.pdf>
2. Wexell Severo L, Christoffer Carneiro H, Silva Barros P. Red Interoceánica en América del Sur: corredores bioceánicos y el rol de los estados articuladores. 2026. Disponible en: <https://hdl.handle.net/11362/48028>
3. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Corredor Bioceánico: avanzan las obras del Lote 2 con elevados estándares técnicos. 2026. Disponible en: <https://mopc.gov.py/corredor-bioceanico-avanzan-las-obras-del-lote-2-con-elevados-estandares-tecnicos/>
4. Monteiro Huertas D, Oliveira Fonseca R. Rota Bioceánica de Capricórnio: apontamentos e potencialidades de uso do território em direção ao cordão portuário do norte do Chile. Confins Revue franco-brésilienne de géographie / Revista franco-brasileira de geografia. 2026;(69). Disponible en: <https://doi.org/10.4000/15f0h>
5. Mamede S, Amaral V, Benites M. Red de investigación turística: conexiones, perspectivas y desafíos para la sustentabilidad en la Ruta de Integración Latino-Americana. Interações (Campo Grande). 2026;24:e2444254. Disponible en: <https://doi.org/10.20435/inter.v24i4.4254>
6. Scholvin S, Franco L. ¿El Corredor Bioceánico como motor del desarrollo?: Desafíos enfrentados por los proveedores de servicios de transporte en Antofagasta, Chile. Rev Geogr Norte Gd. 2026;(88):1–19. Disponible en: <https://doi.org/10.4067/S0718-34022024000200115>
7. AltaMar News. Paraguay presenta en Montevideo estado de avance del Corredor Bioceánico de Capricornio. PortalPortuario. 2026. Disponible en: <https://portalportuario.cl/paraguay-presenta-en-montevideo-estado-de-avance-del-corredor-bioceanico-de-capricornio/>
8. Alvarez A, Barrenengoa A, Melón D et al. Un puente y mucho más que dos orillas: Las inversiones chinas en infraestructura regional y sus consecuencias socioterritoriales. El segundo puente Chaco-Corrientes en el marco del Corredor Bioceánico del Eje Capricornio (2022-2023). Estudios críticos sobre tratados de comercio e inversión en América Latina y el Caribe. Buenos Aires: CLACSO, 2024. p. 399-463. Disponible en: <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=libros&d=Jpm6808>
9. Ayala Ramos MV, Mora Rojas CO, López Bogado LR, et al. El corredor bioceánico en el Chaco paraguayo: Avances en infraestructura y retos del desarrollo local. RECIFFUNA. 2026;22(2). Disponible en: <https://doi.org/10.57201/rcff.v22ad2.13>
10. Banco Interamericano de Desarrollo. BID financia la construcción de un tramo clave del Corredor Bioceánico en Paraguay. 2026. Disponible en: <https://www.iadb.org/es/noticias/bid-financia-la-construccion-de-un-tramo-clave-del-corredor-bioceanico-en-paraguay>
11. Cámara Vial Paraguaya. Bioceánica: Inicio de obras del tercer tramo está previsto para abril. Cámara Vial Paraguaya. 2026. Disponible en: <https://cavialpa.org.py/noticia/bioceanica-inicio-de-obras-del-tercer-tramo-esta-previsto-para-abril/>
12. Cruz EN. Historias conectadas: Jujuy Colonial en el Corredor Bioceánico. Interações (Campo Grande) 2026;26:e26154481. Disponible en: <https://doi.org/10.20435/inter.v26i1.4481>
13. Dias Carneiro Santos I. La ruta de la integración Latinoamericana y su corredor vial: ¿un nuevo camino para las Indias?. Revista Ratio Juris. 2026;19(39):353–80. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=10136691>

14. Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de Chile. Corredor bioceánico vial. 2026. Disponible en: <https://www.economia.gob.cl/corredor-bioceanico-vial>
15. Martínez Iglesia CM. Del Atlántico al Pacífico; análisis de corredor bioceánico como estructura física en el espacio de América del Sur: mariscal estigarribia en el visor como centro logístico. 2026. Disponible en: <https://dspace.unila.edu.br/handle/123456789/9518>
16. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Corredor Bioceánico: Trabajos en el Lote 1 consolidan conectividad y desarrollo en el Chaco. 2026. Disponible en: <https://mopc.gov.py/corredor-bioceanico-trabajos-en-el-lote-1-consolidan-conectividad-y-desarrollo-en-el-chaco/>
17. Ministerio de Relaciones Exteriores. Paraguay, Argentina, Brasil y Chile acuerdan redoblar esfuerzos en el Corredor Bioceánico Vial. 2026. Disponible en: <https://www.mre.gov.py/paraguay-argentina-brasil-y-chile-acuerdan-redoblar-esfuerzos-en-el-corredor-bioceanico-vial/>
18. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Se acelera la construcción del segundo lote del Corredor Bioceánico – MOPC. 2026. Disponible en: <https://mopc.gov.py/se-acelera-la-construccion-del-segundo-lote-del-corredor-bioceanico/>
19. Martins Viegas de Oliveira C, Aguilera Urquiza AH, Oliveira da Silveira V et al. El derecho de integración en la Ruta de Integración Latinoamericana (RILA): una revisión integradora desde la perspectiva humana y económica. *Interações (Campo Grande)*. 2026;24:e2444209. Disponible en: <https://doi.org/10.20435/inter.v24i4.4209>
20. Gobernación del Departamento de Boquerón. 5° Foro de Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico Capricornio – Gobernación de Boquerón. 2026. Disponible en: <https://boqueron.gov.py/5-foro-del-corredor-bioceanico/>
21. Álvarez G, Gómez Amigo G, Dilla Alfonso H. Alcances y límites de la cooperación internacional subestatal. La experiencia de los corredores bioceánicos. *REF*. 2026;24. Disponible en: <https://doi.org/10.21670/ref.2309120>
22. Cavalcanti Aita DB. Efectividad en proyectos de inversión en infraestructura: estudio de caso del corredor bioceánico vial entre el Atlántico y el Pacífico [Tesis de postgrado]. Universidad de Chile, 2026. Disponible en: <https://doi.org/10.58011/4af3-2r02>