



Corredor Bioceánico de Capricornio y impactos geopolíticos: integración regional y competitividad internacional

Corredor Bioceânico de Capricórnio e impactos geopolíticos: integração regional e competitividade internacional

Capricorn Bioceanic Corridor and geopolitical impacts: regional integration and international competitiveness

Lídia Maria Ribas¹
Antonio dos Santos²
Fernanda Ramos Konno¹

Recibido el: 08/09/2025; aceptado el: 19/01/2026
DOI: <https://doi.org/10.20435/inter.v27i1.5104>

Resumen: El Corredor Bioceánico de Capricornio se configura como uno de los principales proyectos estratégicos de integración sudamericana, conectando a Brasil, Paraguay, Argentina y Chile a través de un corredor vial con acceso a los puertos del Océano Pacífico. El presente artículo analiza los impactos geopolíticos de este proyecto para el Estado de Mato Grosso do Sul, delimitándose por la siguiente cuestión: ¿de qué manera el Corredor Bioceánico puede reconfigurar la inserción regional e internacional del Estado, y cuáles son los efectos económicos y políticos para Brasil? Se parte de la hipótesis de que la concreción de la ruta establecerá a Mato Grosso do Sul como un hub logístico de alcance transcontinental, con beneficios en competitividad, atracción de inversiones y diversificación de socios comerciales. La metodología adoptada es cualitativa, basada en la revisión bibliográfica, el análisis documental y el levantamiento de datos secundarios. Los resultados indican que el Corredor representa una alternativa viable a la ruta por el puerto de Chancay (Perú), además de impulsar la reducción del “Costo Brasil” y el perfeccionamiento de la infraestructura regional. Como limitación, se destacan la inestabilidad institucional entre los países socios y los desafíos de financiamiento. La investigación contribuye a demostrar el valor estratégico de la ruta y su potencial para rediseñar la posición brasileña en el comercio sudamericano e internacional.

Palabras clave: Integración territorial; Logística internacional; Infraestructura estratégica; Cooperación transfronteriza; Desarrollo regional.

Resumo: O Corredor Bioceânico de Capricórnio configura-se como um dos principais projetos estratégicos de integração sul-americana, conectando Brasil, Paraguai, Argentina e Chile por meio de um corredor rodoviário com acesso aos portos do Oceano Pacífico. Nesse contexto, o presente artigo analisa os impactos geopolíticos desse projeto para Mato Grosso do Sul, delimitando-se pela seguinte questão: de que modo o Corredor Bioceânico pode reconfigurar a inserção regional e internacional do estado e quais os efeitos econômicos para o estado e para o Brasil? Parte-se da hipótese de que a concretização do Corredor consolidará Mato Grosso do Sul como um *hub* logístico de alcance transcontinental, com ganhos em competitividade, atração de investimentos e diversificação de parceiros comerciais. A metodologia adotada é qualitativa, baseada em revisão bibliográfica, análise documental e levantamento de dados secundários. Os resultados indicam que o Corredor representa uma alternativa viável à rota pelo porto de Chancay (Peru), além de impulsionar a redução do “Custo Brasil” e o aperfeiçoamento da infraestrutura regional. Entre as limitações, destacam-se a instabilidade institucional entre os países parceiros e os desafios de financiamento. A pesquisa contribui para demonstrar o valor estratégico do Corredor e seu potencial para redesenhar a posição brasileira no comércio sul-americano e internacional.

Palavras-chave: Integração territorial; Logística internacional; Infraestrutura estratégica; Cooperação transfronteiriça; Desenvolvimento regional.

Abstract: The Capricorn Bioceanic Corridor is one of the main strategic projects for South American integration, connecting Brazil, Paraguay, Argentina, and Chile through a road corridor with access to Pacific Ocean ports. This article analyzes the geopolitical impacts of this project for the State of Mato Grosso do Sul, guided by the following question: how can the Bioceanic Corridor reshape the State’s regional and international insertion and

¹ Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

² Escola Superior de Guerra Naval, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil.

what are the economic effects for Brazil? The hypothesis is that the consolidation of the route will establish Mato Grosso do Sul as a transcontinental logistics hub, with gains in competitiveness, investment attraction, and diversification of trade partners. The methodology adopted is qualitative, based on literature review, documentary analysis, and the collection of secondary data. The results indicate that the Corridor represents a viable alternative to the route through the Port of Chancay (Peru), in addition to promoting the reduction of the "Brazil Cost" and the improvement of regional infrastructure. As a limitation, institutional instability among partner countries and financing challenges are highlighted. The research demonstrates the strategic value of the route and its potential to reshape Brazil's position in South American and international trade.

Keywords: Territorial integration; International logistics; Strategic infrastructure; Cross-border cooperation; Regional development.

1 INTRODUCCIÓN

Sudamérica ha experimentado transformaciones logísticas y geopolíticas que están reposicionando a sus países en la dinámica del comercio internacional. En este escenario, el Corredor Bioceánico de Capricornio, un corredor modal que articulará los puertos de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, uniendo los océanos Atlántico y Pacífico, se destaca como un proyecto estratégico para la integración regional, al promover el flujo de la producción y la reducción de los costos logísticos.

Debatida durante años, la iniciativa comienza a tomar forma a partir de inversiones en infraestructura y de negociaciones multilaterales entre los países involucrados. En este sentido, el proyecto adquiere especial relevancia para el Estado de Mato Grosso do Sul (MS), cuya posición geográfica lo sitúa como un centro de gravedad entre el territorio nacional y los mercados del Pacífico. Tradicionalmente orientado a la exportación por rutas atlánticas, Brasil comienza a vislumbrar nuevas posibilidades logísticas a partir de la conexión terrestre bioceánica, resultante del desplazamiento del eje comercial hacia Asia.

Por lo tanto, el presente artículo se estructura a partir del siguiente problema de investigación: ¿cuáles son los impactos geopolíticos del Corredor Bioceánico de Capricornio en Mato Grosso do Sul y de qué manera este corredor logístico puede contribuir al fortalecimiento de la integración regional y de la competitividad brasileña? El objetivo es, por lo tanto, comprender la dimensión estratégica del proyecto en los niveles estatal, nacional e internacional.

La hipótesis es que la consolidación del Corredor Bioceánico transformará a Mato Grosso do Sul en un *hub* logístico, con repercusiones en la economía local, en la inserción de Brasil en los mercados del Pacífico y en la consolidación de un eje alternativo a la ruta de Chancay, en Perú, actualmente disputada por otros países sudamericanos.

Así, como objetivo general, se busca analizar los impactos geopolíticos del Corredor Bioceánico para Mato Grosso do Sul en el contexto de la integración regional sudamericana. Como objetivos específicos, se pretende: (i) describir los hitos estructurantes del Corredor; (ii) comprender cómo la teoría de la interdependencia compleja, de Robert Keohane y Joseph Nye, se aplica al Corredor Bioceánico; (iii) evaluar el papel estratégico de Mato Grosso do Sul; y (iv) examinar los desdoblamientos geopolíticos de la integración sudamericana a partir de la nueva ruta y sus impactos económicos para Brasil.

El presente artículo resulta relevante en la medida en que el Corredor Bioceánico no se limita a un proyecto de infraestructura, sino que se configura como un instrumento de integración y de desarrollo territorial y productivo. Comprender sus implicaciones geopolíticas permite, además, orientar políticas públicas, inversiones y estrategias de desarrollo dirigidas a la cohesión territorial

y al fortalecimiento del papel de Brasil como líder articulador regional.

Para alcanzar los objetivos mencionados, fue necesario adoptar una metodología cualitativa, con revisión bibliográfica, análisis documental y recopilación de datos, como planes de infraestructura, políticas públicas y acuerdos internacionales, con el fin de comprender las múltiples dimensiones del proyecto y contrastar la hipótesis formulada.

Además de esta introducción, la investigación se estructura en cinco secciones. La segunda sección presenta los hitos estructurantes del Corredor Bioceánico, con énfasis en el trazado, las inversiones y los actores involucrados. La tercera sección analiza el papel de Mato Grosso do Sul, explorando sus ventajas logísticas y productivas. La cuarta sección examina la geopolítica de la integración regional en el Cono Sur, considerando la disputa por rutas y mercados, así como los impactos y oportunidades para Brasil desde una perspectiva económica y logística. Por último, se presentan las consideraciones finales, con la síntesis de la investigación desarrollada.

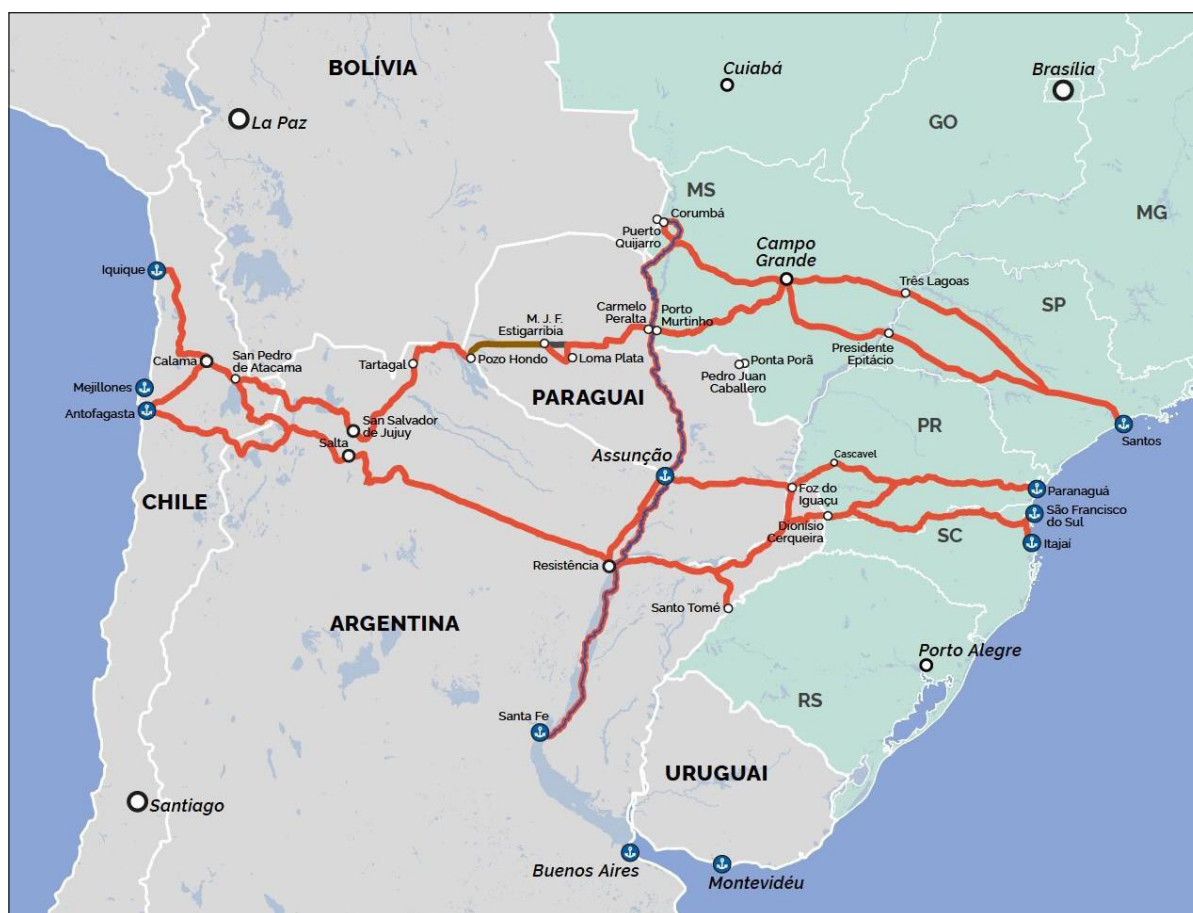
2 CORREDOR BIOCEÁNICO E MARCOS ESTRUTURANTES

Conocido como Corredor Bioceánico, Ruta de Integración Sudamericana, Ruta Bioceánica de Capricornio o Carretera del Pacífico, a los efectos de la presente investigación se utilizará el término Ruta Bioceánica. Dicho emprendimiento constituye uno de los proyectos más ambiciosos de integración física, logística y comercial de Sudamérica, ya que su objetivo es establecer una conexión terrestre entre los océanos Atlántico y Pacífico, por medio de una red vial.

La dimensión estratégica del proyecto trasciende su materialidad física. La propuesta de interconexión oceánica, además de reconfigurar el espacio circulatorio continental, reposiciona a países y regiones en el mapa de las cadenas globales de valor. Desde la perspectiva de los estudios de Milton Santos (2000, p. 46), el Corredor debe ser comprendido como una expresión del medio técnico-científico-informacional, capaz de redefinir la selectividad territorial, integrando determinados espacios a la lógica internacional, mientras otros permanecen marginados. En este sentido, la conexión entre los extremos oceánicos representa también una redistribución de las centralidades geoeconómicas.

La concepción del proyecto se remonta a las articulaciones promovidas por la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y, más recientemente, a los compromisos asumidos en la Carta de Brasilia de 2017, firmada por los jefes de Estado de Brasil, Argentina, Paraguay y Chile (Teixeira; Constantino; Mendes, 2022, p. 29). Más allá de su potencial económico, se trata de un proyecto con relevantes implicaciones geopolíticas, en la medida en que reposiciona territorios del interior y tradicionalmente periféricos en los flujos internacionales.

Figura 1 – Trazado del Corredor Bioceánico de Capricornio



Fuente: Brasil (2024a, p. 29).

El trazado del Corredor, a partir de Brasil, tiene inicio en el municipio de Porto Murtinho/MS, donde se encuentra en construcción el puente internacional sobre el río Paraguay, que conecta Brasil con la ciudad de Carmelo Peralta, en Paraguay. A partir de allí, el corredor atraviesa el norte del Chaco paraguayo, continúa por territorio argentino, pasando por Salta y Jujuy, y culmina en los puertos chilenos de Antofagasta, Mejillones e Iquique (Trad, 2023, p. 2).

En este sentido, resulta importante destacar que el Corredor Bioceánico se alinea con los paradigmas contemporáneos de la interdependencia compleja, conforme a lo propuesto por Keohane y Nye (2012). La cooperación entre los países involucrados, mediante la articulación de agendas de infraestructura, comercio, regulación y gobernanza regional, refleja una forma de integración que privilegia el diálogo institucional y la multipolaridad económica, en contraposición a la lógica tradicional de la hegemonía interestatal. La infraestructura física se convierte, así, en un catalizador de interacciones diplomáticas e institucionales duraderas.

En este punto, cabe destacar que esta iniciativa de integración y desarrollo territorial, materializada en una obra de infraestructura, atiende al objetivo previsto en el párrafo único del artículo 4.º de la Constitución de la República Federativa del Brasil de 1988 (CRFB/88). Dicho artículo establece los principios que rigen las relaciones internacionales de Brasil y, en su párrafo único, dispone que Brasil “buscará la integración económica, política, social y cultural de los pueblos de América Latina, con miras a la formación de una comunidad latinoamericana de naciones” (Brasil, 1988).

Esta configuración se presenta como una alternativa viable y directa a las rutas tradicionales de exportación, que actualmente dependen de puertos del Atlántico, como Santos/SP, Paranaguá/PR, São Francisco do Sul/SC e Itajaí/SC. Desde el punto de vista modal, el Corredor Bioceánico es predominantemente vial, aunque incorpora elementos intermodales con potencial de integración ferroviaria, fluvial y de cabotaje³ en los puertos de destino.

La lógica intermodal del Corredor resulta esencial para comprender su eficiencia sistémica y su papel como eslabón entre redes logísticas transcontinentales. Como señala Castells (1999, p. 495), la conectividad y la capacidad de articulación entre los distintos modos de transporte definen el grado de inserción de un territorio en los flujos globales. De este modo, la interconectividad entre carreteras, puertos y ferrocarriles amplía el alcance estratégico del Corredor Bioceánico y cualifica su función como infraestructura de redes.

El proyecto cuenta con financiamiento internacional y apoyo técnico de bancos multilaterales de desarrollo, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata (FONPLATA), el Banco de Desarrollo del Caribe (BDC), el Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM) y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) (Brasil, 2024a, pp. 87, 89-91, 93).

Además del componente físico, el Corredor exige una gobernanza articulada entre los países, especialmente en las áreas de control aduanero, vigilancia sanitaria, infraestructura logística y regulación ambiental. La gestión de las zonas fronterizas y la armonización de los procedimientos aduaneros constituyen desafíos relevantes para el pleno funcionamiento del corredor (Brasil, 2024a, p. 117). Según Fernandes (2012, p. 79), la materialización física del Corredor refleja la complejidad de las interacciones espaciales en las zonas fronterizas, lo que demanda políticas públicas adecuadas para que los beneficios de la integración alcancen también a las poblaciones locales.

La gobernanza multinivel y la regulación compartida constituyen uno de los mayores desafíos del proyecto. Se trata de armonizar, más allá de los estándares técnicos, intereses económicos e institucionales diversos, lo que exige confianza mutua, estabilidad política y mecanismos permanentes de cooperación regional. Esta dimensión institucional refuerza la idea de que el Corredor Bioceánico no es solo un proyecto de ingeniería, sino un ejercicio de diplomacia infraestructural.

En este sentido, el debate sobre la infraestructura logística en Brasil presenta obstáculos que dialogan directamente con los desafíos que deberá enfrentar el Corredor. Branco y Quintella (2025, p. 1) señalan la existencia de factores recurrentes que explican la baja utilización del transporte ferroviario, tales como la indisponibilidad de rutas operativas, la inexistencia de terminales intermodales, los elevados costos de operación y los problemas relacionados con el transbordo y la flexibilidad del servicio. En este contexto, el carácter intermodal del Corredor Bioceánico se revela como un factor de impacto, incluso para el modo ferroviario.

El diagnóstico de subutilización de la red ferroviaria fue corroborado por el Acuerdo 2000/2024 del Tribunal de Cuentas de la Unión (TCU). Más de la mitad de la red ferroviaria federal se encuentra ociosa: el 36,3 % no registró tráfico y el 22,76 % presentó menos de un par de trenes por día en 2022, lo que corresponde aproximadamente al 59 % de la red nacional

³ Navegación entre puertos dentro de un mismo país, con todas las etapas ocurriendo dentro de las fronteras nacionales.

subutilizada (Brasil, 2024b, p. 20). Se observa una marcada estagnación del sistema ferroviario de cargas, caracterizada por la dificultad de contratación de servicios, las barreras de entrada para nuevos operadores, las deficiencias de infraestructura y la carencia de mantenimiento de las vías.

La comparación de estos obstáculos con el avance del Corredor Bioceánico permite comprender su papel no solo como proyecto de integración física, sino también como una respuesta a una matriz logística nacional históricamente limitada (Branco; Quintella, 2025). En consecuencia, el Corredor Bioceánico no se restringe a una función meramente logística, sino que representa una estrategia de integración regional y de proyección internacional de Brasil.

La implementación de sus hitos estructurantes, obras físicas, acuerdos regulatorios y articulaciones institucionales, constituye una condición sine qua non para que sus impactos sean efectivos. En lo que respecta a las obras físicas, en julio de 2025 el Corredor parte de Campo Grande, a lo largo de la carretera BR-060, atravesando los municipios de Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna y Jardim, hasta llegar a Porto Murtinho, sobre la carretera BR-267, donde se localiza el puente binacional que conecta Brasil con Paraguay, Argentina y Chile, cuya finalización está prevista para el primer semestre de 2026 (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025a).

En este punto, cabe una breve digresión para abordar de manera tangencial el concepto de integración. Según Luigi (2017, pp. 45-46), la integración debe ser entendida como un concepto interdisciplinario, en la medida en que involucra diversas áreas del conocimiento, entre las cuales destacan las Relaciones Internacionales y la Geografía. Para el autor, el contexto histórico resulta esencial en la construcción del marco teórico.

La integración trasciende los límites estrictamente económicos y abarca otras esferas, alcanzando dimensiones políticas, culturales y sociales, las cuales deben ser consideradas procesos esenciales dentro de la integración (Gomes; Roseira, 2017). Finalmente, cabe mencionar el concepto de integración regional, desarrollado por autores como Balassa (1961), quien la concibió fundamentalmente como un proceso de naturaleza económica.

La primera es la zona de libre comercio, un ámbito territorial en el cual no existen aduanas domésticas; esto significa que los productos de cualquier país miembro pueden entrar a otros sin pagar aranceles, como si fueran vendidos en cualquier lugar del país de origen. La segunda etapa es la unión aduanera que establece un arancel a ser pagado por los productos provenientes de terceros países; ello implica que los Estados miembros forman una sola entidad en el ámbito del comercio internacional. La tercera etapa es el mercado común, unión aduanera a la que se agrega la libre movilidad de los factores productivos (capital y trabajo) a la existente movilidad de bienes y (eventualmente) servicios; tal avance requiere la adopción de una política comercial común y suele acarrear la coordinación de políticas macroeconómicas y la armonización de las legislaciones nacionales. Finalmente, la unión económica consiste en la adopción de una moneda y política monetaria únicas. A medida que el proceso avanza, la integración económica derrama sus efectos sobre la arena política. (Balassa, 1961 *apud* Malamud, 2012, p. 369)

Al consolidarse como eje estructurante de la integración sudamericana, el Corredor Bioceánico redefine no solo las trayectorias comerciales, sino también las centralidades políticas. La participación de actores subnacionales, como el gobierno del Estado de Mato Grosso do Sul, y la de entidades internacionales refuerzan la idea de que la infraestructura se ha convertido en un instrumento de diplomacia, desarrollo y reconfiguración territorial.

3 PAPEL ESTRATÉGICO DE MATO GROSSO DO SUL

La posición geográfica de Mato Grosso do Sul, en el centro del territorio sudamericano, confiere al estado un papel estratégico en el contexto del Corredor Bioceánico. Situado entre los principales polos productivos del Centro-Oeste brasileño y las fronteras con Paraguay y Bolivia, el estado se convierte en un punto natural de convergencia logística y en un eslabón clave para la integración regional. Esta configuración espacial transforma a Mato Grosso do Sul en un vector de salida de la producción y de recepción de insumos e inversiones.

Esta centralidad territorial puede ser analizada a la luz de la noción de “posición geográfica activa”, propuesta por Milton Santos (2000, p. 96), al destacar que el valor estratégico de un territorio no depende únicamente de su localización, sino de su capacidad de inserción en redes técnicas e institucionales de alcance global. En este sentido, Mato Grosso do Sul deja de ser apenas una zona exportadora para reubicarse como un nodo logístico dentro de una malla continental, atrayendo inversiones y dinamizando la economía regional.

El flujo de la producción agrícola, ganadera y mineral constituye uno de los principales vectores de dinamización económica promovidos por el Corredor Bioceánico. Mato Grosso do Sul es líder nacional en la producción de celulosa y carne bovina, además de ser un importante productor de granos como la soja y el maíz. No obstante, cerca del 70 % de sus exportaciones aún dependen del transporte marítimo y de largas rutas que conducen a los puertos de Santos (SP) y Paranaguá (PR), lo que genera elevados costos logísticos y cuellos de botella operativos (Trad, 2023, p. 6).

La racionalización logística propuesta por el Corredor Bioceánico se articula con un esfuerzo nacional orientado a la superación del denominado Costo Brasil⁴, concepto que expresa las ineficiencias sistémicas que encarecen la producción y reducen la competitividad externa, ya que permitirá un flujo más eficiente y estable de bienes y mercancías. En este marco, el reposicionamiento de Mato Grosso do Sul como plataforma exportadora adquiere implicaciones no solo a nivel local, sino también nacional, al contribuir a una mayor fluidez comercial, al reequilibrio de las cadenas logísticas y a una reducción efectiva de los costos.

Con la implementación del Corredor Bioceánico, los productos del estado podrán llegar a los puertos chilenos con mayor rapidez y a menor costo, ampliando su competitividad en los mercados asiáticos y de la costa oeste de las Américas. El potencial logístico del Corredor Bioceánico también impulsa a Mato Grosso do Sul en la dirección de consolidarse como un *hub* nacional de redistribución. Productos e insumos podrán ser internalizados en el estado, transformados localmente y redistribuidos hacia otras regiones del país, en particular hacia el Norte, el Nordeste y el Sudeste.

Este escenario abre oportunidades para el fortalecimiento de la base industrial y la diversificación de la matriz productiva estadual, mediante la instalación de nuevas cadenas de valor (Constantino *et al.*, 2023, p. 5), lo que permite un flujo de bienes y mercancías más eficiente y estable. Esta integración ya comienza a materializarse a través de obras de infraestructura, como el puente sobre el río Paraguay entre Porto Murtinho y Carmelo Peralta, que facilita el acceso a los ejes logísticos nacionales e internacionales (Teixeira; Constantino; Mendes, 2022, p. 32).

⁴ Para efectos de esta investigación, se define como el “término genérico dado a una serie de costos y/o gastos en la producción que resultan en dificultades o desventajas para el exportador brasileño en el mercado internacional o imposibilitan al productor nacional competir con productos importados” (Senado Federal, 2025).

Esta función de *hub* logístico remite a la noción de “territorio-red”, en la cual la conectividad y la articulación intermodal constituyen los principales vectores del poder territorial. A partir de la lógica propuesta por Castells (1999, p. 210), el Estado puede configurarse como un punto de convergencia de flujos y funciones, integrándose a las redes globales de valor mediante servicios logísticos, agroindustrias y cadenas productivas híbridas. Se trata de un salto cualitativo en la función económica regional.

El concepto de interdependencia compleja, conforme a lo formulado por Keohane y Nye (2012), también resulta aplicable en este contexto: el papel de Mato Grosso do Sul se fortalece no solo por su capacidad exportadora, sino por su inserción en una trama de cooperación regulatoria, aduanera e institucional entre múltiples países. El estado consolida, así, su rol como agente de gobernanza transfronteriza, articulándose con actores locales e internacionales.

En el plano geopolítico, la centralidad logística de Mato Grosso do Sul refuerza igualmente su capacidad de atraer inversiones nacionales y extranjeras, consolidándose como una zona de paso obligatorio entre el interior productivo de Brasil y los puertos chilenos. En consecuencia, el estado adquiere protagonismo no solo económico, sino también diplomático y estratégico, al ser convocado a participar en decisiones relativas a la infraestructura regional, la seguridad fronteriza y la regulación transnacional (Barros *et al.*, 2023, p. 237).

Esta transformación del rol del estado, de “área periférica” a “territorio de articulación estratégica”, ilustra lo que Vieira (2019, p. 22) denomina la resignificación geopolítica de las fronteras, esto es, el proceso mediante el cual espacios anteriormente considerados marginales adquieren centralidad a partir de la integración regional y de la gobernanza conectiva. En otros términos, regiones antes alejadas de las principales decisiones económicas y políticas ganan visibilidad por medio de la infraestructura y de la acción institucional articulada. La proyección de Mato Grosso do Sul en el escenario internacional constituye, así, una construcción político-institucional que acompaña su nueva función territorial.

La frontera entre Corumbá (Brasil) y Puerto Suárez (Bolivia) ejemplifica de manera elocuente esta transición: anteriormente marcada por flujos informales y por una infraestructura logística precaria, la región pasa a integrar un corredor estructurado de circulación de bienes, capitales y personas (Barros *et al.*, 2023, p. 239). Como señala Fernandes (2012, p. 95), se trata de una transformación espacial y simbólica, en la cual las fronteras dejan de funcionar como barreras para convertirse en zonas de articulación estratégica.

El desempeño comercial de Mato Grosso do Sul en 2025 refuerza su vocación exportadora y su posición estratégica como eslabón logístico entre Brasil y los mercados del Pacífico. En el acumulado de enero a mayo, el estado exportó más de USD 4.280 millones, con un crecimiento del 2,95 % en relación con el mismo período de 2024, aun frente a la retracción de precios en algunos sectores (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 1). El saldo positivo de la balanza comercial en dicho período fue de USD 3.250 millones, lo que evidencia la resiliencia de las cuentas externas estatales y refuerza el potencial de inserción internacional de Mato Grosso do Sul a través de los corredores bioceánicos (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 1).

En mayo de 2025, los principales productos exportados por Mato Grosso do Sul fueron la soja (28,66 %), la celulosa (24,83 %) y la carne bovina (18,02 %), todos ellos vinculados a la agroindustria y a la industria de base forestal (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 1). Este perfil productivo tiende a beneficiarse de la reducción del tiempo y de los costos logísticos que el Corredor Bioceánico promete ofrecer, especialmente en el escoamiento hacia el eje Asia-Pacífico.

La actual concentración de las exportaciones en los puertos de Santos (36,83 %) y Paranaguá (35,65 %) revela la persistente dependencia de rutas atlánticas largas y congestionadas, lo que refuerza la importancia de alternativas más eficientes vía el Pacífico, como aquellas viabilizadas por el corredor en construcción (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 1). Desde una perspectiva territorial, destaca el protagonismo de municipios como Três Lagoas (18,65 %), Dourados (13,46 %), Ribas do Rio Pardo (9,53 %) y Campo Grande (7,54 %) como los principales polos exportadores del estado (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 2).

La consolidación del Corredor Bioceánico podrá potenciar aún más estos polos regionales, promoviendo la interiorización del desarrollo y fortaleciendo los corredores logísticos transfronterizos. El dinamismo económico de dichos municipios señala una tendencia de reorganización del espacio productivo de Mato Grosso do Sul, basada en criterios de conectividad, multimodalidad y acceso a mercados externos.

Finalmente, el comportamiento reciente de los sectores productivos indica tendencias relevantes para la planificación logística del estado. La industria de transformación registró un aumento del 29,65 % en el valor exportado, mientras que la industria extractiva creció un 37,7 % en volumen, lo que demuestra vigor industrial y capacidad de abastecimiento externo (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 3). La agropecuaria, por su parte, presentó una retracción significativa tanto en volumen como en precios, lo que revela vulnerabilidades coyunturales que pueden ser parcialmente compensadas por las ganancias logísticas y por la apertura de nuevos mercados derivadas de la implementación del Corredor Bioceánico (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 4).

De este modo, Mato Grosso do Sul ocupa una posición destacada en la concreción del Corredor Bioceánico, no solo por su localización geográfica, sino también por su capacidad productiva, por una infraestructura en expansión y por su disposición institucional para liderar procesos de integración regional.

4 GEOPOLÍTICA DE LA INTEGRACIÓN REGIONAL Y OPORTUNIDADES PARA BRASIL

Inicialmente, conviene aclarar que la geopolítica tiene por objeto de análisis la forma en que los factores geográficos condicionan el comportamiento y la capacidad de actuación de los Estados en el escenario internacional, reflejándose tanto en su política exterior como en las dinámicas de poder que se establecen entre ellos (Hugon, 2009, p. 10). En este sentido, se configura como un método de análisis de la identidad política del Estado y de su capacidad de acción, en relación con factores tales como la población, la extensión territorial, la localización geográfica, los recursos naturales y las características topográficas, considerados esenciales para evaluar el poder y la evolución de las capacidades de desarrollo tecnológico, político-militar y económico de un Estado.

La relación biunívoca e intrínseca entre la geopolítica y las políticas públicas es evidenciada por Wanderley Messias da Costa (2016, p. 205) al analizar la obra de Golbery, al señalar que “cada vez más la geopolítica se vincula a la política nacional de integración y valorización territorial, mientras que la estrategia de seguridad nacional se asociaría a la geoestrategia (la posición brasileña frente a las relaciones internacionales)”.

La expresión “la política de un Estado está en su geografía” se atribuye a Napoleón Bonaparte, consagrando la relevancia de la ciencia geográfica en el tratamiento de los intereses

estatales (Chaliand; Rageau, 1993, p. 2). Napoleón, reconocido estadista y estratega, percibía con claridad la importancia de los factores geográficos tanto en la política exterior como en la política interna, lo que pone de manifiesto la centralidad del análisis geopolítico.

Sobre la base de estos fundamentos, el presente apartado examina la estrecha relación entre el contexto geopolítico y la naturaleza del emprendimiento en cuestión. La fundamentación geopolítica de la integración sudamericana se remonta al siglo XIX, recurriéndose a Mário Travassos (1938) para sustentar el sesgo geopolítico temprano de dicho proceso de integración. El autor ya identificaba la existencia de lo que denominó antagonismos geográficos entre los océanos Pacífico y Atlántico, separados físicamente por la Cordillera de los Andes.

En el contexto de este antagonismo, prevalecía la dominancia atlántica frente a la expresión del Pacífico. Esta ventaja se explicaba por el mayor flujo del comercio marítimo, heredado de las relaciones comerciales con las antiguas metrópolis durante el período colonial. A ello se sumaban la relativa dificultad para la implantación de complejos portuarios de gran escala en la franja costera del Pacífico, así como la mayor extensión de los territorios orientados hacia el Atlántico en comparación con aquellos volcados al Pacífico.

Travassos (1938, p. 169) describe la relevancia del sur de Mato Grosso, actual Mato Grosso do Sul, y señala que la élite política de la época no percibía la importancia geográfica del territorio matogrosense ni el papel que le correspondía en el escenario nacional (Travassos, 1938, p. 170). De este modo, se refuerza la pertinencia de la implementación del Corredor Bioceánico y de sus ventajas geopolíticas tanto para el estado de Mato Grosso do Sul como para Brasil, en razón de los beneficios de desarrollo territorial que se derivan de dicho emprendimiento.

Cabe mencionar, asimismo, a Euclides da Cunha, quien, en *À Margem da História* (1967), ya percibía al Pacífico como un espacio de futuro promisorio en detrimento del Atlántico. El autor anticipaba el crecimiento del comercio marítimo, especialmente con los países asiáticos, señalando la relevancia estratégica de una salida hacia el Pacífico (Cunha, 1967, p. 156-165), expresada en el capítulo *O Primado do Pacífico*, en el que describe las perspectivas futuras y la expansión de los flujos comerciales en Asia. De ello se desprende la intención de los geopolíticos de comienzos del siglo XX de resaltar la centralidad del Pacífico y su pertinencia para los destinos del Centro-Oeste brasileño y del propio Brasil.

Como antecedente adicional de la prioridad geopolítica atribuida al Centro-Oeste brasileño, Travassos (1938, p. 186) sugiere como estrategia conferir al ámbito político la iniciativa de estimular el desarrollo económico de la región como medio para la construcción del Estado nacional brasileño. El autor señala, además, la necesidad de integrar a Bolivia y Paraguay, países mediterráneos, al proyecto de integración del Centro-Oeste brasileño, ampliando la capilaridad económica y proyectando influencia en el continente sudamericano. De este modo, la salida al Pacífico permitiría articular a los tres países en una perspectiva tanto económica como geopolítica, promoviendo desarrollo e integración regional (Travassos, 1938, p. 164).

Se pudo comprender que el Corredor Bioceánico, al proponer una nueva conexión terrestre entre Brasil y el Océano Pacífico, se inscribe en un contexto geopolítico más amplio, marcado por la disputa competitiva entre distintos corredores logísticos sudamericanos y por los esfuerzos de los países de la región por reposicionarse frente a las dinámicas del comercio internacional. En este escenario, el corredor que conecta Porto Murtinho (Brasil) con los puertos de Antofagasta, Mejillones e Iquique, todos en Chile, vía Paraguay y Argentina, representa no solo una alternativa operativa, sino, fundamentalmente, una estrategia de inserción económica y diplomática del

Cono Sur⁵ en el eje Asia-Pacífico.

La construcción de corredores logísticos como el Corredor Bioceánico debe ser comprendida no únicamente como un fenómeno de infraestructura, sino como la expresión de un proceso más amplio de redes y flujos globales. En este sentido, la teoría de la interdependencia compleja de Keohane y Nye (2012) ofrece una lente analítica para comprender la superposición de intereses económicos, institucionales y de seguridad entre los países involucrados, en un escenario en el que el poder se distribuye a través de redes y cooperaciones estratégicas.

De manera complementaria, Castells (1999, p. 474) interpreta estas conexiones como parte de redes de valor, en las cuales la conectividad logística se convierte en un vector de poder y competitividad en el capitalismo informacional. Así, el Corredor Bioceánico se inserta en un proyecto de reconfiguración geoeconómica del Cono Sur, cuya disputa por centralidades logísticas refleja lógicas de articulación transnacional más que concepciones rígidas de soberanía.

La existencia de rutas concurrentes, como el corredor interoceánico central vía Chancay, en Perú, pone de relieve el carácter competitivo de los proyectos de integración regional. El puerto de Chancay, con inversiones chinas y una localización más septentrional, ofrece una ruta directa hacia Brasil a través de Acre, Rondônia y Bolivia, siendo señalado como un posible eje dominante para las exportaciones con destino a Asia (Brasil, 2024a, p. 24).

Figura 2 – Ruta de Chancay



Fuente: Brasil (2024a, p. 25).

⁵ Término utilizado para abarcar la región geográfica del sur de América del Sur, que incluye Argentina, Chile, Uruguay, Paraguay y los estados brasileños de Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná y São Paulo.

Sin embargo, esta alternativa plantea desafíos en materia de infraestructura, seguridad y articulación política. En este contexto, el Corredor Bioceánico a través de Mato Grosso do Sul se presenta como una opción estable, económicamente viable y políticamente coordinada, que favorece a Brasil al evitar intermediaciones logísticas con países con menor alineamiento comercial (Brasil, 2024a, p. 26).

La ruta vía Chile presenta la ventaja de sustentarse en acuerdos firmados entre los países del Mercosur y de la Alianza del Pacífico, favoreciendo un modelo de integración complementaria, en lugar de competitiva. Esta perspectiva se alinea con la propuesta de Barros *et al.* (2023, p. 235), según la cual los corredores interoceánicos deben ser comprendidos como elementos articuladores de una red regional, y no como proyectos mutuamente excluyentes. La complementariedad logística, el fortalecimiento de las cadenas productivas locales y la estabilidad de las fronteras convierten al Corredor Bioceánico en un proyecto con menor riesgo geopolítico y mayor coherencia con las estrategias brasileñas de integración física y productiva (Barros *et al.*, 2023, p. 237).

Para Mato Grosso do Sul y Brasil en su conjunto, la consolidación del Corredor representa ganancias estratégicas en múltiples dimensiones. Además de la reducción de los costos logísticos y del acceso directo a los mercados asiáticos, el corredor amplía la capacidad de atracción de inversiones en infraestructura y confiere una nueva centralidad a regiones históricamente periféricas. El estado de Mato Grosso do Sul pasa a desempeñar el papel de punto de conexión entre la región amazónica y el eje platino, además de consolidarse como plataforma de redistribución de mercancías e insumos hacia el resto del país (Constantino *et al.*, 2023, p. 10).

La geopolítica del Corredor Bioceánico de Capricornio también involucra aspectos sensibles como la seguridad fronteriza, la soberanía territorial y la regulación transnacional. La zona de frontera entre Brasil, Paraguay y Bolivia, en particular la región de Corumbá y Puerto Suárez, históricamente marcada por asimetrías institucionales y flujos informales, pasa a ocupar un papel central en las estrategias de control estatal y de circulación de bienes.

En este sentido, el Corredor Bioceánico trasciende los límites de un proyecto de transporte para asumir contornos geopolíticos de gran magnitud. Su implementación refuerza el protagonismo de Brasil en América del Sur, reequilibra la lógica de la dependencia atlántica y propone una nueva configuración de las relaciones interregionales, basada en la integración, la complementariedad económica y la valorización de las fronteras como espacios de articulación, y no de aislamiento.

La consolidación del corredor conlleva un conjunto de impactos económicos, logísticos y estratégicos de elevada relevancia para Brasil, con efectos directos sobre la competitividad de las exportaciones, la reducción de los costos operativos y la reconfiguración de las relaciones comerciales con Asia y con la costa oeste de las Américas. En un escenario internacional cada vez más dinámico e interdependiente, la creación de nuevas alternativas de salida productiva permite al país ampliar su margen de maniobra económica y geopolítica, especialmente frente a los cuellos de botella logísticos y a la dependencia histórica de los puertos del Sudeste. Ello abre nuevas posibilidades de acceso a mercados y amplía la escala de la economía regional y nacional, de modo que la estructuración del Corredor Bioceánico tiende a generar avances significativos en el desarrollo territorial.

El primer gran impacto del Corredor se manifiesta en el acceso más directo a los mercados del Pacífico. Actualmente, una parte sustancial de las exportaciones brasileñas destinadas a

Asia depende de largas travesías a través del Canal de Panamá o del Estrecho de Magallanes, con elevados costos logísticos y tiempos de tránsito prolongados. En este contexto, el Corredor Bioceánico permite una reducción de hasta el 40 % de los costos logísticos y de aproximadamente 12 días en el tiempo de transporte de mercancías entre Brasil y mercados como China, Perú y Chile, en comparación con las rutas vía Santos o por el Canal de Panamá (Trad, 2023, p. 6). Esta reducción beneficia tanto a los grandes exportadores del agronegocio y de la minería como a las empresas de mediano porte, que enfrentan mayores barreras de entrada en los mercados internacionales.

La diversificación de los socios comerciales se destaca asimismo como una oportunidad estratégica. La conexión con los puertos chilenos, mediante una infraestructura terrestre integrada, puede facilitar la inserción de Brasil en cadenas de suministro regionales y globales, fortaleciendo los vínculos con los países de la Alianza del Pacífico⁶ y ampliando el espectro de las negociaciones bilaterales y multilaterales. Se trata de un movimiento que refuerza la autonomía comercial de Brasil y mitiga los riesgos de una concentración excesiva en determinadas rutas o mercados (Constantino *et al.*, 2023, p. 10).

Otro impacto relevante se refiere al perfeccionamiento de la infraestructura nacional. Según el Informe 2024 sobre las Rutas de Integración Sudamericana, más de 190 obras con potencial de integración sudamericana están previstas en el Nuevo PAC, una parte significativa de las cuales se asocia a la malla que compone o se conecta con la Ruta Bioceánica (Brasil, 2024a, p. 10). Dichas inversiones contribuyen a la reducción del denominado “Costo Brasil”. La logística inversa del Corredor Bioceánico permite que los camiones que transportan granos y carnes para la exportación regresen con insumos y otros productos, optimizando la capacidad de carga y promoviendo un mayor equilibrio en los flujos de transporte (Teixeira; Constantino; Mendes, 2022, p. 37).

La ampliación de las oportunidades logísticas y productivas, a su vez, puede impulsar el surgimiento de polos industriales y zonas de procesamiento de exportación a lo largo del corredor. Ciudades como Porto Murinho, Campo Grande, Dourados y Três Lagoas ya presentan señales de reestructuración económica y de atracción de inversiones en infraestructura, servicios y manufactura ligera (Constantino *et al.*, 2023, p. 2). El fortalecimiento de estas localidades como centros logísticos regionales puede incrementar el dinamismo económico, generar empleo y fomentar procesos de industrialización descentralizada.

Por último, los impactos positivos del Corredor Bioceánico trascienden la esfera económica. La revalorización de las regiones fronterizas, el fortalecimiento de la cooperación entre países vecinos y el impulso al desarrollo territorial integrado refuerzan la cohesión regional y promueven un mayor equilibrio entre los espacios geoeconómicos del país. Brasil se reposiciona estratégicamente no solo como exportador de *commodities*, sino también como articulador logístico de un nuevo eje de integración sudamericana.

6 CONSIDERACIONES FINALES

Esta investigación tuvo como objetivo analizar los impactos geopolíticos del Corredor Bioceánico en el estado de Mato Grosso do Sul y en Brasil, con énfasis en la integración regional sudamericana y en el fortalecimiento de la competitividad internacional del país. La hipótesis

⁶ Chile, Colombia, México y Perú.

central sostenida fue que la implementación del Corredor consolidaría a Mato Grosso do Sul como un *hub* logístico estratégico, reposicionando a Brasil frente a los mercados del Pacífico y generando beneficios logísticos, económicos y geopolíticos significativos.

En este sentido, se demostró que los hitos estructurantes del Corredor Bioceánico, como la conexión terrestre entre Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, las inversiones en infraestructura y los acuerdos de integración, representan una alternativa a las rutas comerciales tradicionales, especialmente en el flujo de productos agroindustriales y mineros. El trazado del Corredor, anclado en Porto Murtinho y articulado con los puertos chilenos, permite reducir costos logísticos y tiempos de transporte, ampliando y cualificando el acceso internacional.

El análisis del papel estratégico de Mato Grosso do Sul reveló un escenario prometedor de crecimiento económico, con el estado actuando como un eslabón entre el interior productivo de Brasil y los ejes portuarios del Pacífico, concentrando ventajas comparativas que lo habilitan como centro de redistribución nacional e internacional. El dinamismo logístico favorece la atracción de inversiones, la diversificación de la cadena productiva y la emergencia de nuevos polos industriales y comerciales.

En el plano geopolítico, el Corredor Bioceánico reafirma el protagonismo de Brasil en América del Sur al promover una integración basada en la complementariedad, la infraestructura y la estabilidad regional. Frente a corredores competidores, aunque no excluyentes, como el de Chancay, en Perú, el corredor que atraviesa Mato Grosso do Sul se presenta como una opción estratégica con mayor coherencia con el modelo brasileño de desarrollo regional, contribuyendo al fortalecimiento de la soberanía y de la presencia nacional en las zonas fronterizas.

A la luz de los resultados obtenidos, se sugiere la formulación de una Política Nacional de Corredores de Integración Regional, con el Corredor Bioceánico como proyecto piloto, estructurada en cinco pilares: (i) coordinación federativa entre la Unión, los Estados y los Municipios; (ii) integración regulatoria y aduanera entre los países latinoamericanos que integran el Corredor; (iii) participación activa de las comunidades fronterizas y de los sectores productivos locales; (iv) articulación institucional permanente entre los actores públicos y privados; y (v) monitoreo socioambiental continuo. Dicha política reforzaría el liderazgo de Brasil como articulador regional y garantizaría la apropiación social y económica efectiva de los beneficios generados por la infraestructura.

No obstante, como lagunas de investigación a ser exploradas, se destaca la necesidad de profundizar estudios empíricos sobre los efectos directos del Corredor Bioceánico en los municipios involucrados, así como sobre los riesgos socioambientales y los desafíos asociados a la gobernanza multinacional. Investigaciones futuras podrán abordar aspectos como los impactos sobre las poblaciones fronterizas, la seguridad logística y los mecanismos de regulación compartida entre los países participantes.

En términos de implicaciones prácticas y sociales, los resultados indican que el Corredor Bioceánico posee el potencial de transformar regiones históricamente periféricas en protagonistas del desarrollo regional, contribuyendo a la reducción de los desequilibrios territoriales y al fortalecimiento de la cohesión nacional. El estudio también subraya la importancia de políticas públicas consistentes que aseguren la apropiación efectiva de los beneficios del proyecto, tanto a escala local como nacional.

Finalmente, se reafirma el valor y la originalidad de este trabajo al integrar, desde una perspectiva interdisciplinaria, los campos de la geopolítica, la economía y la infraestructura,

permitindo comprender un proyecto que trasciende el ámbito logístico y asume dimensiones estructurantes para el reposicionamiento internacional de Mato Grosso do Sul y de Brasil.

REFERENCIAS

BALASSA, Bela. *The theory of economic integration*. Westport: Greenwood Press, 1961.

BARROS, Pedro Silva; SILVA, Cristovão Henrique Ribeiro da; CARNEIRO, Helitton Christoffer. Brasil do Atlântica ao Pacífico: rede interoceânica e fronteiras. En: PÊGO, Bolívar (Coord.); NAGAMINE, Líria; KRÜGER, Caroline; MOURA, Rosa (Org.). *Fronteiras do Brasil: o litoral em sua dimensão fronteiriça*. Brasília-DF: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2023, p. 119–251. v. 8. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-067-7/capitulo9>. Acceso en: 20 jul. 2025.

BRANCO, José Eduardo Castello; QUINTELLA, Marcus. Contribuições para a Ampliação do Mercado Doméstico Ferroviário de Cargas – Primeira Parte. *FGV Transportes*, São Paulo, 18 jul. 2025, Opiniões, p. 1–10. Disponible en: <https://transportes.fgv.br/opinioes/contribuicoes-para-ampliacao-do-mercado-domestico-ferroviario-de-cargas-parte-i>. Acceso en: 2 sep. 2025.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. *Relatório 2024 – Rotas de Integração Sul-Americana*. Brasília, DF: Secretaria de Articulação Institucional/MPO, 2024a. Disponible en: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2024-rotas-de-integracao.pdf>. Acceso en: 24 jul. 2025.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. *Acórdão de Relação 2000/2024 – Plenário*. Ministro ponente: Walton Alencar Rodrigues. Processo: 032.201/2023-0. 2024b. Disponible en: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A2000%2520ANOACORDAO%253A2024%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0. Acceso en: 2 sep. 2025.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. [Constituição (1988)]. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acceso en: 1º sep. 2025.

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CHALIAND, Gérard; RAGEAU, Jean-Pierre. *Atlas stratégique: géopolitique des rapports de forces dans le monde*. Bruxelles: Complexe, 1993.

CONSTANTINO, Michel; COSTA, Reginaldo Brito da; BOLSON, Daniel Silva; MENDES, Dany. Mato Grosso do Sul on the Growth Route: an investigation into the potentialities driven by the Bioceanic Route. *Interações*, Campo Grande, v. 4, n. 4, p. 1–14, oct./dic. 2023. Doi: <https://doi.org/10.20435/inter.v24i4.4195>

COSTA, Wanderley Messias. *Geografia Política e Geopolítica: discursos sobre território e o poder*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016.

CUNHA, Euclides. *À Margem da História*. São Paulo: Editora Lello Brasileira, 1967.

ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL. Com obras em expansão, Corredor Bioceânico gera esperança de futuro promissor aos empresários de MS. 2 jul. 2025a. Disponible en: <https://www.ms.gov.br/noticias/com-obras-em-expansao-corredor-bioceanico-gera-esperanca-de-futuro-promissor-aos-empresarios-de-ms>. Acceso en: 23 jul. 2025.

ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação. Assessoria Especial de Economia e Estatística da Semadesc. Comércio Exterior de Mato Grosso

do Sul (May 2025). *Carta de Conjuntura*, Campo Grande, n. 107, jun. 2025b. Disponible en: <https://www.semadesc.ms.gov.br/wp-content/uploads/2025/06/COMEX-Maio.pdf>. Acceso en: 23 jul. 2025.

FERNANDES, Roberto Mauro da Silva. *A Rota Rodoviária Bioceânica como instrumento de interação entre discursos e práticas em uma Zona de Fronteira: uma rodovia e vários caminhos*. 2012. 218 p. Disertación (Maestría en Geografía) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2012. Disponible en: [https://files.ufgd.edu.br/arquivos/arquivos/78/MESTRADO-DOCTORADO-GEOGRAFIA/Disserta%C3%A7%C3%A3o\(30\).pdf](https://files.ufgd.edu.br/arquivos/arquivos/78/MESTRADO-DOCTORADO-GEOGRAFIA/Disserta%C3%A7%C3%A3o(30).pdf). Acceso en: 12 jul. 2025.

GOMES, Maria Terezinha Serafim; ROSEIRA, Antonio Marcos. América Latina e Caribe: transformações e desafios da integração regional. En: CAMPOS, Fernando; SILVA, Sergio Vieira da (Orgs.). *Reflexos da América Latina e Caribe*. 1. ed. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas, 2017, p. 1-30.

HUGON, Philippe. *Geopolítica da África*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

KEOHANE, Robert O.; NYE, Joseph S. *Power and Interdependence*. 4. ed. Glenview: Longman, 2012.

LUIGI, Ricardo. *A integração regional na América do Sul: a efetividade da União das Nações Sul-Americanas (Unasul)*. 2017. 211 f. Tesis (Doctorado en Geografía) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. Disponible en: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/330751>. Acceso en: 3 sep. 2025.

MALAMUD, Andrés. Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional. *Brazilian Journal of International Relations*, Marília, v. 1, n. 3, p. 367–97, sep./dic. 2012. Disponible en: <https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/bjir/article/view/2763/2188>. Acceso en: 3 sep. 2025.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SENADO FEDERAL. *Manual de Comunicação da Secom*. Custo Brasil. Brasília-DF, 2025. Disponible en: <https://www12.senado.leg.br/manualdecomunicacao/guia-de-economia/custo-brasil>. Acceso en: 24 jul. 2025.

TEIXEIRA, Luana de Carvalho; CONSTANTINO, Michel; MENDES, Dany Rafael Fonseca. A Rota Bioceânica em Mato Grosso do Sul: uma análise exploratória sob a perspectiva do setor de transporte. *Revista Gestão e Desenvolvimento do Centro-Oeste*, Goiânia, v. 1, n. 1, p. 28–43, ene./jun. 2022. Doi: <https://doi.org/10.70612/gedeco.1.203>.

TRAD, Nelsinho. Senador. Os impactos da Rota Bioceânica no cenário econômico e contábil brasileiro. *Conexão contábil – Centro Oeste*, 2023. Disponible en: https://cfc.org.br/wp-content/uploads/2023/03/NELSON_Rota-Bioceanica_Evento-Contabilistas_07-03-23.pdf. Acceso en: 20 jul. 2025.

TRAVASSOS, Mário. *Projeção Continental do Brasil*. 3. ed. ampl. São Paulo: Companhia Editoria Nacional, 1938.

VIEIRA, Gustavo Oliveira. Integração Transfronteiriça: ressignificar sentidos, com “novos” atores. *Revista de la Secretaría del Tribunal Permanente de Revisión*, Assunção, año 7, n. 13, p. 15–32, mar. 2019. Doi: <https://doi.org/10.16890/rstpr.a7.n13.p15>

Sobre los autores:

Lídia Maria Ribas: Posdoctora por la Universidad de Coimbra y por la Universidad NOVA de Lisboa. Doctora y Magíster en Derecho del Estado por la Pontificia Universidad Católica de São

Paulo (PUC/SP). Profesora Titular de la Facultad de Derecho de la Universidad Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Líder del Grupo de Investigación Derecho, Políticas Públicas y Desarrollo Sostenible e investigadora del Grupo Tutela Jurídica de las Empresas frente al Derecho Ambiental Constitucional, ambos del CNPq. Miembro de la Academia Brasileña de Derecho Tributario (ABDT), de la Academia de Derecho Procesal de Mato Grosso do Sul (ADPMS), de la Academia Brasileña de Derecho Internacional (ABDI) y del Centro de Investigación y Desarrollo sobre Derecho y Sociedad de la Universidad NOVA de Lisboa (CEDIS/UNL). **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0003-4764-6661>, **e-mail:** limaribas@uol.com.br

Antonio dos Santos: Magíster en Seguridad Internacional y Defensa por la Escuela Superior de Guerra (ESG). Analista de Geopolítica, Seguridad y Defensa del Centro de Estudios Estratégicos de la ESG, Río de Janeiro (Brasil). Investigador del Laboratorio de Simulaciones y Escenarios de la Escuela de Guerra Naval (EGN). **Orcid:** <https://orcid.org/0009-0007-5151-2646>, **e-mail:** czosantos@yahoo.com.br

Fernanda Ramos Konno: Becaria de la Coordinación de Perfeccionamiento de Personal de Nivel Superior (CAPES). Maestranda en Derechos Humanos por la Universidad Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Licenciada en Derecho por la UFMS. Abogada. Investigadora del Grupo de Investigación del CNPq *Direito, Políticas Públicas e Desenvolvimento Sustentável*. **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0002-1707-7587>, **e-mail:** fernandakonno@gmail.com

Disponibilidad de datos

Todo el conjunto de datos que respalda los resultados de este estudio fue publicado en el propio artículo.

Editor evaluador del artículo: Milton Mariani.

Editora jefa responsable del artículo: Arlinda Cantero Dorsa.
