

Subcomité de
**Integración y
Desarrollo**
Sudamericano

30 de octubre

2023

Informe de Actividades (Junio a Septiembre de 2023)

Ministério de Planejamento e Orçamento (Ministerio de Planificación y Presupuesto – MPO)

Ministra de Planificación y Presupuesto
Simone Nassar Tebet

Secretario Ejecutivo

Gustavo José de Guimarães e Souza

Secretario Ejecutivo Adjunto

Márcio Luiz de Albuquerque Oliveira

Secretario de Articulación Institucional

José Antônio da Silva Parente

João Victor Villaverde de Almeida

Secretaria Nacional de Planificación

Leany Barreiro de Sousa Lemos

Secretario de Presupuesto Federal

Paulo Roberto Simão Bijos

Secretaria de Asuntos Internacionales y Desarrollo

Renata Vargas Amaral

Secretario de Seguimiento y Evaluación de Políticas Públicas y Asuntos Económicos

Sergio Pinheiro Firpo

Elaboración

Bruno Caetano Cassiano

Corival Alves do Carmo

Eduardo Rodrigues da Silva

Helitton Christoffer Carneiro

Jackson Batista Bitencourt

Julia de Souza Borba Gonçalves

Luciano Wexell Severo

Marcus Thulio Rocha Bezerra

Murilo Otávio Lubambo de Melo

Pedro Silva Barros

Priscilla Rosa Pimentel Sganzerla

Raquel Braga Barreto Sampaio

Victor Espanha da Costa Monteiro

Coordinación

Luciano Wexell Severo

Raquel Braga Sampaio

Fernanda Paim Gomes

Arte (Secretaría Ejecutiva – MPO)

Proyecto gráfico y arte: Viviane Barros

Aprendiz de arte: Rayane Amorim

Último cambio: 04 de noviembre de 2023.

*Se autoriza la reproducción total o parcial siempre que se cite la fuente.

Ministerio de Planificación y Presupuesto

gov.br/planejamento



[@MinPlanejamento](https://twitter.com/MinPlanejamento)



[@planejamentoeorcamento](https://www.instagram.com/planejamentoeorcamento)

Subcomité de Integración y Desarrollo Sudamericano – SIDSA

Secretaria de Articulação Institucional

Titular: João Victor Villaverde de Almeida

Suplente: Luciano Wexell Severo

Secretaría Ejecutiva

Titular: Marcus Thulio Rocha Bezerra

Suplente: Priscilla Rosa Pimentel Sganzerla

Secretaria Nacional de Planificación

Titular: Eduardo Rodrigues da Silva

Suplente: Márcio Gimene de Oliveira

Secretaria de Presupuesto Federal

Titular: Zarak de Oliveira Ferreira

Suplente: José Ricardo de Souza Galdino

Secretaria de Asuntos Internacionales y Desarrollo

Titular: Vanessa Carvalho dos Santos

Suplente: Bruno Caetano Cassiano

Secretaria de Seguimiento y Evaluación de Políticas Públicas y Asuntos Económicos

Titular: Henrique Cunha Pimentel Filho

Suplente: Victor Espanha da Costa Monteiro

Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística

Titular: Denise Kronemberger

Suplente: Roberto Neves Sant'Anna

Instituto de Investigación Económica Aplicada

Titular: Pedro Silva Barros

Suplente: Bolívar Pêgo

Asesoría del Gabinete

Felipe Rhavy de Campos Antunes

Asesoría Especial de Asuntos Parlamentarios y Federativos

Paulo Eduardo N. de M. Rocha

Raquel Braga Barreto Sampaio

Asesoría Especial de Relaciones Internacionales

Diogo Ramos Coelho

Sumario

Introducción	10
1. Integración Regional Sudamericana	16
1.1 Antecedentes políticos e institucionales.....	16
1.2 De la integración política y comercial a la integración física	18
1.3 Evidencias socioeconómicas de la integración regional	21
1.4 Nuevos ejes económicos mundiales y nacionales	23
1.5 Nuevas conceptualizaciones geográficas	24
1.6 El papel del MPO en la integración sudamericana.....	26
2. Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano	29
Ruta 1 – Isla de las Guayanas.....	31
2.1.1 Roraima	33
2.1.2. Amapá	35
2.1.3 Pará	38
Ruta 2 - Multimodal Manta-Manaus.....	41
2.1.4 Amazonas	43
Ruta 3 - Cuadrante Rondon	46
2.1.5. Acre	48
2.1.6. Rondônia	51
2.1.7 Mato Grosso.....	54
Ruta 4 – Capricornio.....	57
2.1.8 Mato Grosso do Sul.....	59
2.1.9 Paraná	61
2.1.10 Santa Catarina.....	64
Ruta 5 – Porto Alegre – Coquimbo	66
2.1.11 Rio Grande do Sul.....	67
3. Propuestas	70
3.1 Mecanismo de Gobernanza Internacional: un COSIPLAN revitalizado.....	71
3.2 Mecanismo de Gobernanza Nacional - "un CIM" para la integración regional sudamericana.....	71
3.3 Mecanismo de Gobernanza Subnacional - Grupos de trabajo para cada Ruta	73
3.4 Mecanismos de Evaluación	75
3.5 Mecanismos de Financiación	77
4. Apéndices.....	79
Apéndice A – Cuadro de Sesiones del Subcomité del MPO	79
Apéndice B – Propuesta de Indicadores de evaluación y seguimiento de cartera de proyectos	80
Apéndice C – Comparación del Flujo Comercial de los Estados 2000-2020 (%)	82

Lista de Abreviaturas

AC	Acre
ACE	Acuerdo de Complementación Económica
ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración
ALALC	Asociación Latinoamericana de Libre Comercio
AM	Amazonas
AP	Amapá
API	Agenda Prioritaria de Inversiones
ARG	Argentina
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BNDES	Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social
BOL	Bolivia
CAF	Corporación Andina de Fomento
Camex	Cámara de Comercio Exterior
CCR	Convenio de Pagos y Crédito Recíprocos
CCT	Comité de Coordinación Técnica de COSIPLAN
CDB	Banco de Desarrollo del Caribe
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CHI	Chile
CIM	Comité Interministerial sobre el Cambio Climático
CNDI	Consejo Nacional de Desarrollo Industrial
CNI	Confederación Nacional de la Industria
COFIEEX	Comisión de Financiación Externa
COSIPLAN	Consejo Sudamericano de Infraestructuras y Planificación
EMBRAPA	Corporación Brasileña de Investigación Agrícola
FOCEM	Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
GUY	Guyana
IBGE	Instituto Brasileño de Geografía y Estadística
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur
ILAT	Alianza para la Integración y el Desarrollo de América Latina y el Caribe
IPEA	Instituto de Investigación Económica Aplicada
MA	Maranhão
MDIC	Ministerio de Desarrollo, Industria, Comercio y Servicios
MDR	Ministerio de Desarrollo Regional

MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MPO	Ministério de Planejamento e Orçamento (Ministerio de Planificación y Presupuesto)
MRE	Ministerio de Relaciones Exteriores
MS	Mato Grosso do Sul
MT	Mato Grosso
PA	Pará
PAC	Plan de Aceleración del Crecimiento
PR	Paraná
PY	Paraguay
RO	Rondônia
RR	Roraima
RS	Rio Grande do Sul
SC	Santa Catarina
SIDSA	Subcomité de Integración y Desarrollo Sudamericano
S/N	Sistema Interconectado Nacional
SP	São Paulo
UF	Unidad de la Federación
UNASUR	Unión de Naciones Sudamericanas
URF	Unidad de la Receta Federal
VAN	Valor Actual Neto

Lista de Figuras

Figura 1 - Rutas de Integración y Desarrollo en Sudamérica seleccionadas	12
Figura 2 - Resumen de las reuniones de SIDA	25
Figura 3 - Ejes de Integración y Desarrollo IIRSA/COSIPLAN	26
Figura 4 - Red de Rutas para la Integración y Desarrollo Sudamericano propuesta por el Subcomité del MPO	27
Figura 5 - Ruta de las islas Guayanas	29
Figura 6 - Ruta Multimodal Manta-Manaus	39
Figura 7 - Ruta del Cuadrante Rondón	43
Figura 8 - Ruta de Capricornio	55
Figura 9 - Ruta Porto Alegre - Coquimbo	64

Lista de Tablas

Tablas 1 - Cartera de proyectos de COSIPLAN por tipo de financiación	18
Tabla 2 - Evolución de las exportaciones de los "estados articuladores" (millones de dólares)	23

Lista de Gráficos

Gráfico 1 - Exportaciones de Roraima 2000-2022, en millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Roraima y de Brasil (eje secundario, índice 100).	30
Gráfico 2 - Exportaciones de Amapá 2000-2022, en millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Amapá y de Brasil (eje secundario, índice 100).	33
Gráfico 3 - Exportaciones de Pará 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Pará y de Brasil (eje secundario, índice 100).	36
Gráfico 4 - Exportaciones de Amazonas 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Amazonas y de Brasil (eje secundario, índice 100).	40
Gráfico 5 - Exportaciones de Acre 2000-2022, en millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Acre y de Brasil (eje secundario, índice 100).	46
Gráfico 6 - Exportaciones de Rondônia 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Rondônia y de Brasil (eje secundario, índice 100).	49
Gráfico 7 - Exportaciones de Mato Grosso 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Mato Grosso y de Brasil (eje secundario, índice 100).	51
Gráfico 8 - Exportaciones de Mato Grosso do Sul 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Mato Grosso do Sul y de Brasil (eje secundario, índice 100).	57
Gráfico 9 - Exportaciones de Paraná 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Paraná y de Brasil (eje secundario, índice 100).	59
Gráfico 10 - Exportaciones de Santa Catarina 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Santa Catarina y de Brasil (eje secundario, índice 100).	61
Gráfico 11 - Exportaciones de Rio Grande do Sul 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Rio Grande do Sul y de Brasil (eje secundario, índice 100).	65

Introducción

El Subcomité de Integración y Desarrollo Sudamericano presenta su Informe de Actividades al Comité Ministerial de Gobernanza del Ministério de Planejamento e Orçamento (Ministerio de Planificación y Presupuesto - MPO), de acuerdo con el [Consenso de Brasília, de 30 de mayo de 2023](#), y con el [Plan de Acción del Subcomité](#), establecido el 13 de junio de 2023. El órgano colegiado se creó en el marco de la estructura de gobernanza del MPO, en virtud de la [Resolución CMG n.º 1, de 5 de junio de 2023](#).

La recreación del MPO, tras cuatro años bajo el paraguas del entonces Ministerio de Economía, permite a éste reactivar agendas desafiantes a la Cartera, como la integración sudamericana. Este informe parcial representa un primer pero firme paso para prestar a este tema la atención que merece.

Con ocasión del Consenso de Brasília, el presidente Lula reafirmó la necesidad de que Brasil revitalizara sus relaciones con los vecinos del continente. Este mensaje motivó la creación del Subcomité de Integración y Desarrollo Sudamericano en el seno del MPO. El trabajo que aquí se presenta es el resultado de un intenso proceso de escucha activa con las entidades subnacionales y los socios de la Esplanada. Este proceso permite mostrar de forma realista algunos de los retos y potencialidades de la integración regional.

La tarea no es trivial. Brasil tiene 16.900 kilómetros de fronteras con otras diez naciones. Este tramo incluye 588 municipios brasileños, de los cuales 33 son ciudades gemelas¹ y cuatro son triple frontera, así como decenas de puntos de contacto con los países vecinos, en territorios donde las culturas y las relaciones sociales fluyen más allá de los límites formales de los puestos aduaneros. Al mismo tiempo, de los casi 17.000 kilómetros, unos 9.000 están delimitados por ríos, lagos y canales. Durante dos siglos, la integración de las infraestructuras regionales ha estado en un segundo plano. Debido a una combinación de factores, la prioridad histórica era demarcar las fronteras, sin por ello unir a los países.

Con 201 años de historia como país soberano, Brasil sólo cuenta con 15 puentes internacionales y seis travesías oficiales internacionales en ferry.

Sin embargo, la integración económica y social sudamericana es una realidad que no debe limitarse a la red de conexiones y rutas que unen el océano Atlántico con el Pacífico o el mar Caribe. No es sólo una cuestión de infraestructuras, materializadas en puentes, autopistas o líneas ferroviarias. En

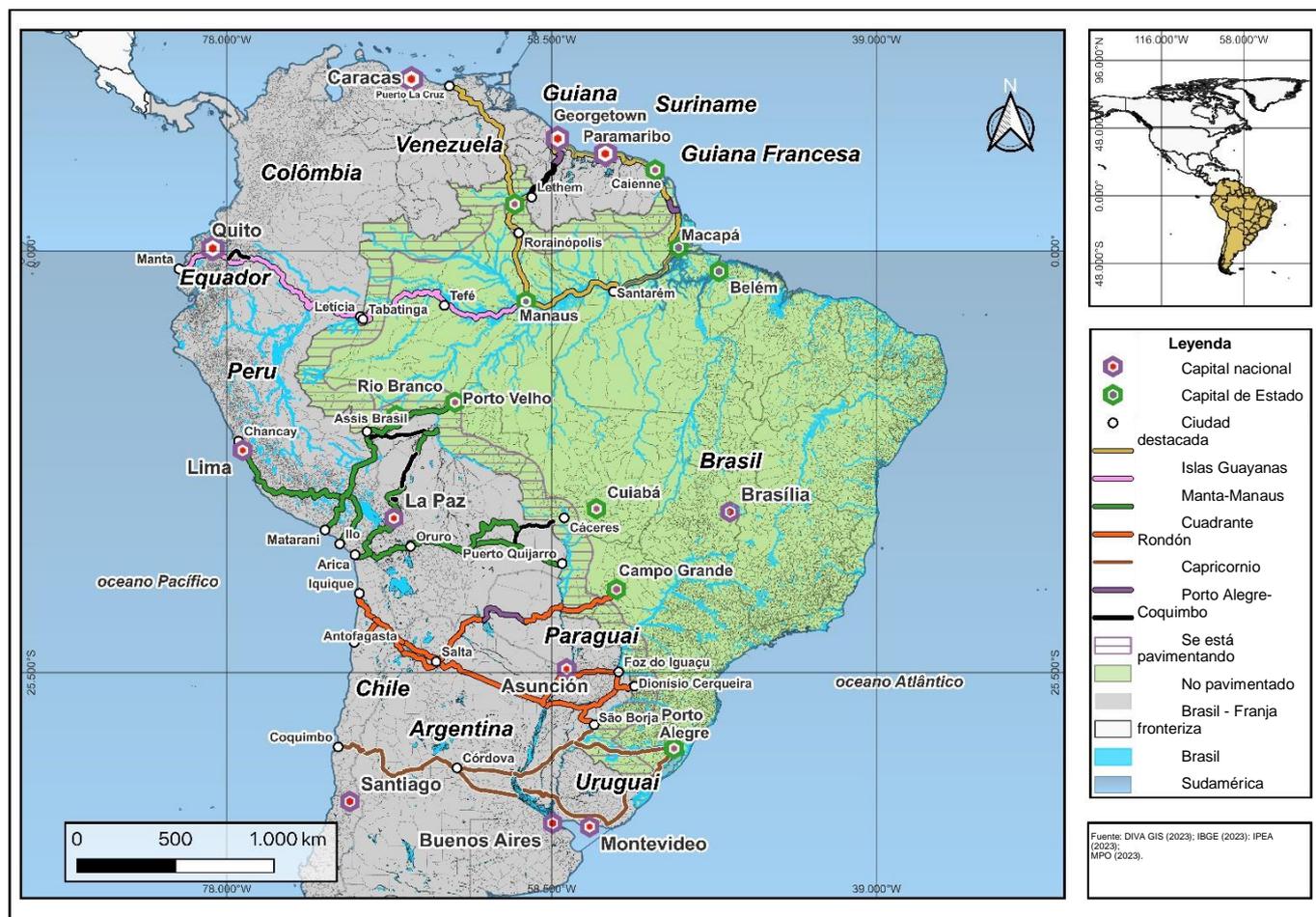
¹ Según la [definición del Ministerio del Desarrollo Regional](#) (MDR), las ciudades hermanadas son "municipios atravesados por una frontera seca o fluvial, articulada o no por obras de infraestructura, y que tienen un gran potencial de integración económica, social y cultural con la ciudad del país vecino". La [Ordenanza MDR n.º 2.507, de 5 de octubre de 2021](#) enumera las ciudades brasileñas que entran en esta categoría.

estas zonas viven millones de personas. La creciente población del territorio fronterizo exige más atención por parte del centro de decisión política. Necesitamos sincronizar la agenda estatal, históricamente priorizada con la mirada puesta en el Atlántico, con la realidad de las poblaciones que dependen de la integración con nuestros vecinos.

Aunque la integración de la infraestructura económica debe ser vista como una estrategia de primer orden, capaz de superar los obstáculos que impiden la interconexión de las sociedades y economías sudamericanas, los desafíos son inmensos. Incluyen, sobre todo, el mejor aprovechamiento de las cuencas hidrográficas, las conexiones multimodales, las redes interoceánicas, la integración energética y la preservación del medio ambiente. Las mayores dificultades residen en la realización de conexiones físicas de transporte, energía y comunicaciones en zonas de alta montaña, desiertos y regiones de gran biodiversidad, rico patrimonio arqueológico, parques nacionales y reservas indígenas. Debe prevalecer la preocupación por minimizar las externalidades socioambientales y patrimoniales negativas, fortaleciendo la estructura productiva local a través de proyectos sostenibles capaces de generar empleos formales e ingresos para la población del entorno de las rutas de integración y sus áreas de influencia.

Como se verá en el Capítulo 2, cinco *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano* diferentes configuran la organización del Informe: **1) La Ruta de las Islas Guayanas**, que abarca íntegramente los estados de Amapá y Roraima y partes del territorio de Amazonas y Pará, articulados con Guyana, Guayana Francesa, Surinam y Venezuela; **2) La Ruta Multimodal Manta-Manaus**, que abarca íntegramente el estado de Amazonas y partes de los territorios de Roraima, Pará y Amapá, interconectados fluvialmente con Colombia, Perú y Ecuador; **3) La Ruta del Cuadrante Rondón**, que abarca los estados de Acre y Rondônia y toda la porción occidental de Mato Grosso, conectada a Bolivia y Perú; **4) La Ruta de Capricornio**, de los estados de Mato Grosso do Sul, Paraná y Santa Catarina, conectada por múltiples rutas a Paraguay, Argentina y Chile; y **5) La Ruta Porto Alegre - Coquimbo**, que abarca Rio Grande do Sul, integrada a Argentina, Uruguay y Chile.

Figura 1 - Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano seleccionadas



Elaboración propia. Fuente: SIDA.

Estas cinco rutas complementarias acercan e integran a Brasil con las demás naciones sudamericanas, y podrían extenderse al Océano Pacífico y al Caribe. La propuesta de este informe es que este conjunto de iniciativas constituya una red de *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano*, formando una vasta red de conexiones que irrigen e impulsan las relaciones de la economía brasileña con los países vecinos e incluso con los mercados emergentes de Asia Pacífico. Actualmente, las grandes ventajas que tiene Brasil - la calidad del suelo, incluso gracias al desarrollo y mejora garantizados por EMBRAPA; las estructuras de irrigación y la densa mecanización de la producción; los índices GIS regulares de pluviosidad; la capacidad de producción; la participación empresarial; las líneas de crédito; los servicios asociados; entre otros - se diluyen por la pérdida de tiempo y recursos causada por la falta de infraestructuras adecuadas. En otras palabras, la forma actual de transportar la producción repercute en la competitividad de los productos exportados.

En el mismo sentido, la expansión de las líneas de cabotaje a lo largo del Pacífico sudamericano también podría aportar dinamismo y aumentar el comercio intrarregional. Un factor clave en la consolidación de las infraestructuras portuarias del Pacífico sudamericano para los flujos de exportación es la necesidad de inversión en infraestructura de transbordo y adecuaciones portuarias para carga a

granel, contenerizada y refrigerada en puertos chilenos y peruanos. Otro factor clave es el avance en la digitalización y facilitación aduanera en los pasos fronterizos, que debe recibir gran atención por parte de los gobiernos nacionales y subnacionales.

El objetivo del Subcomité de Integración y Desarrollo Sudamericano, al tratar de reconocer el estado actual de la integración regional, es arrojar luz sobre las potencialidades y desafíos de este proceso. Las listas de demandas y proyectos presentadas por los Estados y aquí enumeradas no son exhaustivas, pero ofrecen una visión más organizada de los obstáculos a la integración y al desarrollo. El Subcomité considera que varios de estos problemas han recibido un tratamiento escaso e insuficiente en el complejo entramado de la burocracia federal. Al Colegiado también le pareció que el gobierno federal, en articulación con los gobiernos estatales y otras entidades subnacionales, podría ser protagonista en la formulación de soluciones estructuradas, abordando cuestiones que se repiten a lo largo de las diversas rutas que nos conducen a Oeste.

Con el probable desarrollo del Plan Nacional de Largo Plazo, existe una oportunidad efectiva para desarrollar una relación articulada entre esta propuesta y el plan, que eventualmente podría proponer una cartera de proyectos, incluyendo las perspectivas de integración física y productiva de América del Sur.

El trabajo se divide en tres partes, además de esta introducción. En el primer capítulo se discuten los antecedentes políticos e institucionales de la integración de infraestructuras en América del Sur; se revisa brevemente la literatura económica sobre el tema; se discuten los nuevos ejes económicos mundiales y nacionales, retratando la creciente importancia de la dinámica económica de Asia-Pacífico y del Oeste de Brasil; se recuerdan los enfoques académicos sobre el espacio geográfico, y se contextualiza el tema a la luz de las competencias históricas y actuales del MPO, detallando los trabajos del Subcomité.

El segundo capítulo presenta y analiza las cinco *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano* consideradas por el grupo de trabajo. Esta sección contempla la evolución del comercio exterior de mercancías entre 2000 y 2022 en los once estados brasileños que limitan con los vecinos sudamericanos. En términos generales, se observa que en las últimas décadas se han producido cambios significativos tanto en la agenda exportadora como en el volumen de ventas de estos estados, así como en la lista de los principales países compradores. A pesar de los cambios en el perfil de las exportaciones y en los principales destinos de las ventas, los puntos de venta y las rutas de abastecimiento han permanecido invariables, así como las Unidades de la Receta Federal (URF) utilizadas para el trámite de las ventas y compras externas.

En la mayoría de los casos, los principales bienes comercializados cambiaron, así como los socios

de este comercio, mientras que las rutas utilizadas para el transporte de la producción continuaron concentradas, en términos logísticos, en los puertos atlánticos de las regiones Sur y Sudeste. El capítulo segundo también pretende enumerar los diferentes cuellos de botella a la integración señalados por los once Estados vecinos, así como presentar una serie de propuestas y recomendaciones de posibles soluciones para una nueva agenda.

La segunda sección de este informe también presenta un conjunto de proyectos incluidos en el Nuevo PAC que tienen potencial para contribuir a la integración regional. La selección de proyectos no pretende ser definitiva. Los criterios y la metodología de las *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano* serán ampliados en el curso de las discusiones que seguirán a la publicación de este Informe. Para identificar los proyectos del Nuevo PAC con potencial de integración regional, se realizaron varios filtros: 1) proyectos en los once estados fronterizos; 2) proyectos en las subáreas de aeropuertos, ferrocarriles, carreteras, vías navegables, infovías e innovación e investigación; 3) el potencial de interconexiones multimodales de los proyectos a lo largo de las Rutas; y 4) la localización de los municipios de referencia de los proyectos, vinculados a dinámicas fronterizas. Basándose en estos criterios, de los más de 9.000 proyectos del Nuevo PAC, se seleccionaron unos 100 con potencial para contribuir a la integración regional. Siguiendo las directrices del Consenso de Brasilia, es necesario mejorar esta selección y obtener una lista priorizada de proyectos. Es en este contexto que se incorporan las oportunidades de inclusión del Nordeste en la perspectiva de la integración sudamericana. Esto debería ser posible a través de una mejor coordinación entre los proyectos previstos para las regiones Centro-Oeste, Norte y Nordeste.

El tercer capítulo presenta cinco propuestas concretas. Tres de ellas se refieren a la institucionalización de la gobernanza de la infraestructura regional sudamericana: Mecanismo de Gobernanza Internacional, un nuevo COSIPLAN; Mecanismo de Gobernanza Nacional, una nueva Comisión Interministerial para tratar el tema; y Mecanismo de Gobernanza Subnacional, con grupos de trabajo para cada una de las *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano*. Las otras dos son: Mecanismo de Seguimiento y Mecanismo de Financiación. Estas propuestas deben leerse teniendo en cuenta la necesidad de adoptar una agenda colaborativa y transversal, compartiendo competencias con diversos actores estatales, en un proceso de cooperación sin el cual será difícil superar los problemas estructurales en un tiempo razonable.

Este trabajo es preliminar, no concluyente y no vinculante. Se considera imprescindible continuar y profundizar los estudios a partir de las discusiones aquí presentadas. Se espera que los conocimientos consolidados en este informe permitan una reanudación calificada de los debates sobre la integración de

la infraestructura regional y contribuyan como insumo técnico para subsidiar la toma de decisiones gubernamentales sobre el tema.

1. Integración Regional Sudamericana

1.1 Antecedentes políticos e institucionales

Ya antes del año 1500, América del Sur contaba con una compleja red de caminos preincasicos utilizados para el transporte de mercancías y el desplazamiento de personas. Se trataba del llamado *Qhapaq Ñan*, establecido como una red formada por un ingenioso sistema de caminos. Las rutas tenían muros de contención, canales, alcantarillas y cercas de piedra, cubriendo miles de kilómetros. El enlace con Brasil se realizaba a través de la ruta de Peabiru, que unía la costa sur de Perú y el océano Atlántico. Estos caminos formaban la ruta transcontinental más importante de América del Sur, pasando por las actuales Bolivia, Paraguay, Mato Grosso do Sul, Paraná y São Paulo (BARROS, SEVERO & CARNEIRO, 2022).

Desde principios del siglo XX, los estudiosos de la geopolítica brasileña han considerado que el Centro-Oeste desempeña un papel fundamental en la integración nacional, tanto por ser un área de interconexión entre las cuencas del Amazonas y del Plata, como por su proyección en América del Sur y su ubicación entre los océanos Pacífico y Atlántico. El antiguo territorio de Mato Grosso ganaba protagonismo por su capacidad de atraer a los países vecinos hacia los puertos atlánticos y, al mismo tiempo, por ser una plataforma de proyección hacia el Pacífico. Ya en la década de 1930, el área comprendida entre las actuales ciudades de Corumbá-MS, Campo Grande-MS y Ponta Porã-MS era vista, por su importancia política y económica, como una futura "Santos Mediterránea" (TRAVASSOS, 1935).

A lo largo del siglo XX continuaron surgiendo formulaciones sobre la importancia de esta área central para el proceso de integración de América del Sur. Al mismo tiempo que sufren el confinamiento del interior y la lejanía de los océanos, los países y espacios mediterráneos sudamericanos - incluyendo el centro-oeste de Brasil, Bolivia y Paraguay - tienen un enorme potencial para desempeñar el papel de plataforma de interconexión productiva y de comercio regional y bioceánico, con la posibilidad de convertirse en centros logísticos y productores de cadenas regionales.

Desde el punto de vista de las instituciones, el tema de la integración regional tiene varios hitos en la historia reciente, entre ellos: a) el proyecto político y económico de la CEPAL (Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe), iniciado en los años 50 y que dio lugar a la ALALC (Asociación Latinoamericana de Libre Comercio) en los años 60; b) la iniciativa de la ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración) y, c) los proyectos de cooperación entre Brasil y Argentina en los años 80, liderados por los presidentes José Sarney y Raúl Alfonsín, que engendraron el Mercosur. Sea cual sea el punto de partida, existe un obstáculo común a estos proyectos: la falta de infraestructuras de

integración.

Desde las primeras décadas del siglo XX, han existido proyectos de integración de infraestructuras en Sudamérica que, aunque esporádicos, estuvieron marcados por unos pocos ferrocarriles que conectaban Bolivia con Argentina, Chile y Perú. En los años 1950, Brasil extendió su red de ferrocarriles desde Santos-SP, a través del actual territorio de Mato Grosso do Sul, llegando hasta Corumbá y recorriendo otros 600 kilómetros hasta Santa Cruz de la Sierra, en el interior boliviano.

Uno de los mayores proyectos binacionales de infraestructuras de América del Sur cumplió recientemente medio siglo. Firmado en 1973, el Tratado de Itaipú preveía la cooperación entre Brasil y Paraguay para la construcción de una central hidroeléctrica. Pocos años después, en 1980, la creación de la ALADI permitió un mayor pragmatismo en los proyectos de integración y abrió el camino para el acercamiento entre Brasil y Argentina, que se tradujo en el Tratado de Asunción de 1991, cuyos términos figuran en el Acuerdo de Complementación Económica (ACE) n.º 18 de la ALADI. Esto dio origen al Mercado Común del Sur (Mercosur). En el mismo contexto, Brasilia y Buenos Aires iniciaron una cooperación en materia de energía nuclear con fines pacíficos.

El Mercosur, a su vez, permitió aumentar la integración de los flujos comerciales intrarregionales en la década de 1990 al beneficiarse de la política económica adoptada por Brasil y Argentina. Brasil se convirtió en el principal socio comercial de Argentina y la agenda comercial bilateral se concentró en los productos manufacturados. El éxito del bloque como palanca de integración regional e impulsor de la integración internacional de los países miembros es innegable. Sin embargo, la crisis del Real en 1999 y la crisis argentina iniciada en 2001, que condujo al fin del régimen de paridad entre el dólar y el peso argentino, plantearon nuevos retos para la integración.

Aunque el comercio intrarregional representa algo menos del 20% del comercio de Brasil con el mundo, América del Sur se ha consolidado como un mercado clave para los productos brasileños de mayor valor añadido. Los vecinos sudamericanos de Brasil representan menos del 2% del total de las importaciones mundiales, pero compran más del 35% de todos los productos de intensidad tecnológica alta y media-alta exportados por la economía brasileña (CARNEIRO, 2022). Brasil es también un importante mercado consumidor de bienes manufacturados producidos por sus vecinos sudamericanos. La integración regional sudamericana debe considerarse, por tanto, una agenda común prioritaria para la recuperación y dinamización del tejido industrial regional.

La diversificación de las empresas también es sólida. Un reciente informe del Ministerio de Fomento, Industria, Comercio y Servicios (MDIC, 2023) sobre el "[perfil de las empresas exportadoras](#)" destaca que América Latina fue la región elegida por las empresas exportadoras como destino preferente

para sus productos en 2020: 15.195 empresas (aproximadamente el 61% del total de exportadores del país) vendieron a la región. El comercio intrarregional también representa un espacio privilegiado para las pequeñas y medianas empresas (pymes), que se benefician de distancias más cortas, proximidad cultural, pagos en moneda local, menor complejidad y coste relativo de los trámites y un ecosistema fronterizo favorable al intercambio de bienes y servicios.

1.2 De la integración política y comercial a la integración física

A principios de la década de 2000, el proyecto de integración sudamericana cobró mayor impulso. La Primera Cumbre de presidentes Sudamericanos, celebrada en Brasilia entre el 31 de agosto y el 1 de septiembre de 2000, puso de manifiesto la importancia de las infraestructuras como base para profundizar la integración regional con el lanzamiento de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Los proyectos de la IIRSA se agruparon en diez ejes: 1) Eje Andino; 2) Eje Andino del Sur; 3) Eje Hidrovía Paraguay - Paraná; 4) Eje de Capricornio; 5) Eje Amazónico; 6) Eje del Escudo de las Guayanas; 7) Eje Sur; 8) Eje Interoceánico Central; 9) Eje Mercosur - Chile; y 10) Eje Perú - Brasil - Bolivia.

Por un lado, uno de los principales legados de la IIRSA para la agenda de integración contemporánea fue la formulación de los proyectos de corredores bioceánicos que unen el Atlántico y el Pacífico; por otro lado, las limitaciones más evidentes de la iniciativa fueron la falta de proyectos multimodales, con predominio del transporte carretero, la baja intensidad de los proyectos multinacionales y la dispersión de los esfuerzos en propuestas que tuvieron poca consecuencia para la integración regional, prevaleciendo acciones exclusivamente nacionales.

A pesar de presentarse como un proyecto de los gobiernos sudamericanos, la IIRSA fue inicialmente formulada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la entonces Corporación Andina de Fomento, hoy Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), organismos que continuaron como parte de la coordinación técnica de los proyectos junto con el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Las tres instituciones - BID, CAF y FONPLATA - eran también potenciales financiadores de los proyectos. No hubo suficiente gobernanza política ni económica de todos los estados sudamericanos ante la envergadura de los ejes y proyectos. A pesar del objetivo de integración, la gestión estaba políticamente desintegrada. Por lo tanto, el peso político de los bancos multilaterales para la IIRSA era mayor que el de los países de la región.

La creación de la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR) en 2008 fue el resultado de los esfuerzos concertados entre los Estados de América del Sur y los diferentes acuerdos de integración de la

región (especialmente Mercosur y la Comunidad Andina) para permitir una gobernanza compartida de los problemas regionales. Con la creación de UNASUR, se abrieron espacios para diversas iniciativas regionales de cooperación en políticas públicas, como el Consejo Sudamericano de Salud, el Consejo Sudamericano de Defensa y el Consejo de Infraestructura y Planificación (COSIPLAN), que en 2009 incorporó a IIRSA como su secretaría técnica, favoreciendo la idea de continuidad. A través de estas iniciativas, los países de la región asumieron el control político de la agenda de integración de infraestructura. Sin embargo, persistió el cuello de botella financiero, que no fue superado con la participación del BID, CAF y FONPLATA. Los gobiernos nacionales destinaron US\$ 27.000 millones a los proyectos de la cartera IIRSA y los inversionistas privados US\$ 11.000 millones; BID, CAF y FONPLATA destinaron en conjunto alrededor de US\$ 2,4 mil millones (COSIPLAN, 2017). Además, los recursos de estas instituciones financieras se concentraron en proyectos que tuvieron un impacto limitado en la integración. Considerando la cartera de COSIPLAN, también es posible identificar la participación relativamente modesta de los bancos multilaterales de desarrollo regionales en la financiación de proyectos (alrededor del 5% del total):

Tabla 1 - Cartera de proyectos de COSIPLAN por tipo de financiación

Fuente de Financiación	N.º de Proyecto	Inversión Estimada	Inversión Ejecutada	% Ejecutado / Estimado
Tesoro Nacional	322	70.374,50	27.026,40	38%
Privados	86	43.609,90	11.459,20	26%
Por definir	72	40.431,00	170,00	0%
BID	36	5.716,60	1.211,00	21%
CAF	32	4.265,10	1.154,80	27%
Varios	20	13.159,40	2.748,00	21%
Tesoro Estatal	17	1.875,00	200,00	11%
Binacional	12	9.639,80	1.408,80	15%
FOCEM	10	819,00	419,30	51%
Varios - Público	10	3.611,80	-	0%
FONPLATA	6	298,90	-	0%
Por definir - público	6	328,00	-	0%
Por definir - privado	6	1.149,70	388,00	34%
Bancos privados	4	108,00	-	0%
Unión Europea	4	179,50	75,30	42%
Banco Mundial	3	172,50	68,50	40%
JBIC	3	185,90	--	0%
BNDES	2	157,10	67,20	43%
Tesoro municipal	2	2.100,00	2.100,00	100%
Varios - privado	2	719,90	-	0%
Total		198.901,60	48.496,50	24%

Fuente: COSIPLAN – Agenda de Proyectos Prioritarios – 2017. Elaboración: SIDSA

Del total de las inversiones estimadas, BID, CAF y FONPLATA, los tres bancos regionales que integraban el Comité de Coordinación Técnica de COSIPLAN, fueron responsables de la financiación de poco más del 5% del total, según la tabla anterior. Si se analizan las inversiones realizadas, la suma de las financiaciones de los tres bancos es inferior al 5%. Entre otros factores, la baja calidad de los proyectos presentados y la falta de priorización de los proyectos de integración regional por parte de los países habrían contribuido al bajo compromiso de los bancos multilaterales regionales con la financiación de proyectos de integración sudamericana. Desde el punto de vista político, la IIRSA permitió enfatizar la importancia de integrar la infraestructura y promover la creación de un mercado sudamericano de bienes y servicios. Sin embargo, ni IIRSA ni COSIPLAN pudieron garantizar la ejecución de la mayoría de los proyectos propuestos. La financiación fue insuficiente, al igual que la prioridad dada por los gobiernos de la región a las obras, acciones y proyectos. La financiación de las obras de integración de infraestructura sigue siendo un reto importante para los países sudamericanos. Es necesario alcanzar la escala de recursos necesaria de forma financieramente sostenible, sin que los Estados sudamericanos pierdan su capacidad política de definir la agenda de integración y su proyecto de desarrollo.

La intensificación de la competencia por el mercado mundial ha renovado la importancia de los proyectos de infraestructura y logística. China, Estados Unidos y la Unión Europea priorizan en sus agendas políticas la renovación y construcción de infraestructuras nacionales e internacionales. El interés extranjero en invertir en infraestructura sudamericana, sin embargo, no debe restar importancia y responsabilidad a los Estados sudamericanos en la reconstrucción de una agenda de integración, no sólo en los diferentes modos de transporte, sino también en energía y redes digitales. Entre los modos de transporte, cabe destacar la deficiencia en la integración aeroportuaria, que se convierte en un obstáculo para el movimiento de personas e incluso dificulta la promoción de los negocios y el turismo dentro de la región, además de crear obstáculos a la integración postal que podría impulsar el comercio minorista intrarregional.

En los últimos años se ha observado una reducción del nivel de institucionalización de las relaciones intrarregionales y del grado de compromiso con la agenda de integración. La política exterior adoptada por Brasil a partir de 2023 pone en primer plano la cuestión de la integración sudamericana y pretende movilizar de nuevo a sus vecinos para que adopten un programa de prosperidad compartida. América del Sur siempre será política y económicamente fundamental para Brasil, y lo recíproco es cierto. Las realidades geográficas y los procesos históricos de la región conducen a este vínculo. Además, la integración económica, política, social y cultural de los pueblos de América Latina es un mandato constitucional, expresado en el párrafo único del artículo 4 de la Carta Magna de 1988. Dado el peso de Brasil en la región, le corresponde buscar la concertación entre los demás y ser un factor de estabilización

y desarrollo para sus vecinos.

1.3 Evidencias socioeconómicas de la integración regional

La importancia de la IIRSA y de las iniciativas de integración física del continente está documentada en la literatura económica. Moreira (2011) investiga el papel de los proyectos de infraestructura de la cartera de la IIRSA para la integración territorial, la integración de bienes y la expansión del flujo de personas en América del Sur. El artículo destaca la importancia de las infraestructuras para la integración regional desde el punto de vista de los costes de transporte, lo que dialoga directamente con lo señalado por los Estados en las reuniones del Subcomité. Cuantitativamente, el autor señala que el flujo de comercio es significativamente sensible a los cambios en los costes de transporte: aumentos de 10 puntos porcentuales en los costes de transporte reducen los volúmenes de comercio en aproximadamente un 20% - y esta correlación empeora a medida que aumenta la dependencia del transporte por carretera.

También se ha estudiado el Corredor Bioceánico de Mato Grosso do Sul. Abrita *et al.* (2023) identifican que la integración en la región tiene la capacidad de reducir los tiempos de flujo de productos, los costos de transporte, almacenamiento e inventario. También proporciona mayor eficiencia en el proceso de flujo de salida de producción y aumenta el valor agregado de los productos exportados. Por otra parte, al estudiar datos de variables macroeconómicas de la región, Constantino *et al.* (2019) indican que el crecimiento real acumulado del PIB local creció un 530%, con evidencia positiva del desarrollo económico regional en comparación con sus pares. Este crecimiento esconde la existencia de una gran heterogeneidad en el proceso de desarrollo de los municipios participantes del corredor.

En cuanto a la integración vial en la Amazonia, a partir de la Carretera Interoceánica del Acre, Vilella *et al.* (2020) identificaron que aproximadamente el 45% de los proyectos presentan perspectivas de pérdidas económicas, con un Valor Actual Neto (VAN) negativo, incluso sin incorporar las externalidades sociales y ambientales de su construcción. Además de las externalidades ambientales y del impacto financiero, Oliveira *et al.* (2019) estudian las externalidades sociales del impacto de la autopista interoceánica en Acre en la vida de los pequeños productores. Los autores identificaron, a partir de entrevistas con familias que en su mayoría se dedican a la agricultura, que los pequeños productores no mostraron un crecimiento de los ingresos que difiriera de sus pares en América Latina. Los que se beneficiaron de la reducción de los costes de transporte fueron los grandes productores, con una reducción del coste de transporte de los productos.

Estas evidencias juegan un papel fundamental en el proceso de actualización de la cartera de proyectos de IIRSA/COSIPLAN, ya que ilustran la necesidad de contar con un programa de evaluación ex-

ante a la hora de decidir sobre nuevos proyectos. Además, es necesario diseñar un programa de evaluación y seguimiento de los proyectos a ejecutar, de manera que sea posible medir no sólo el impacto financiero de cada proyecto, sino también el impacto socioeconómico a partir de una evaluación *ex-post*. Las ventajas y la propuesta de operatividad de esta cuestión se tratarán en el Capítulo 3.

1.4 Nuevos ejes económicos mundiales y nacionales

En las últimas décadas, la importancia económica y comercial del Sudeste Asiático ha crecido considerablemente en la escena mundial y el eje más dinámico de la economía mundial se ha desplazado del Atlántico Norte a la región Asia-Pacífico. Al menos desde la década de 1970, el crecimiento económico y los avances tecnológicos de las economías del Sudeste Asiático, los flujos masivos de comercio de bienes, servicios e inversiones, el establecimiento de acuerdos y alianzas comerciales internacionales y el desplazamiento geográfico de las actividades económicas y productivas han dado mayor relevancia a la región Asia-Pacífico.

En las dos últimas décadas, las dimensiones productivas, financieras y comerciales de China y el Sudeste Asiático han impulsado la demanda mundial de alimentos, materias primas e insumos básicos. Estos cambios en la economía mundial también han provocado transformaciones en Brasil. El fuerte dinamismo económico de Asia ha ejercido una innegable atracción sobre los exportadores nacionales. Según Comex Stat, en 2000 menos del 2% de las exportaciones brasileñas se destinaron a China, con un total de poco más de US\$ 1.000 millones. En 2022, el país asiático habrá adquirido el 27% de las ventas totales de Brasil al exterior, lo que equivale a casi US\$ 90.000 millones.

Esta dinámica - combinada con las políticas gubernamentales de desconcentración espacial de la economía y la población de Brasil, el desplazamiento interno de los productores rurales, los procesos de investigación y desarrollo de la Empresa Brasileña de Investigación Agropecuaria (EMBRAPA) y los avances tecnológicos - ha permitido que el Cerrado y otros biomas se vuelvan altamente productivos. Algunos estados se han convertido en actores centrales de la expansión de la frontera agrícola (EMBRAPA, 2020). Brasil está avanzando hacia el Oeste en términos demográficos y económicos, especialmente en el sector exportador. El dinamismo agrícola en partes de la frontera oeste de Brasil trasciende las fronteras nacionales, entrando en varias provincias de países vecinos. Algunas economías, como de Argentina y Paraguay, también se están viendo afectadas por la creciente demanda de Asia-Pacífico.

La producción agrícola brasileña ha sufrido una importante reconfiguración geoespacial. Esto se debe, entre otros factores, al avance de las áreas productivas hacia el oeste del territorio nacional y, consecuentemente, al creciente alejamiento de los cultivos agrícolas de los tradicionales puertos del Atlántico. Al mismo tiempo, esta marcha de la producción hacia el Oeste acerca los productos brasileños a las alternativas logísticas disponibles en la costa del Pacífico, de forma similar a lo que ocurrió hace veinte años con la producción de granos en el Centro-Oeste y las rutas multimodales en la Amazonia. El flujo de salida de la producción nacional a través de los puertos de las regiones Sur y Sudeste de Brasil (especialmente Santos-SP y Paranaguá-PR) ha ganado el apoyo de alternativas logísticas en los puertos

del Arco Norte, activando estructuras como Porto Velho-RO, Manaus-AM, Itacoatiara-AM, Santarém-PA, Miritituba-PA, Barcarena-PA, Vila do Conde-PA, Porto de Santana-AP e Itaqui-MA, entre otros.

1.5 Nuevas conceptualizaciones geográficas

El Centro-Oeste de Brasil desempeña un papel fundamental en la integración nacional, ya que es un área de interconexión entre las cuencas del Amazonas y del Plata y su proyección hacia América del Sur, entre los océanos Pacífico y Atlántico. Según Mario Travassos, en su libro *Projeção Continental do Brasil* [Proyección Continental de Brasil] (Travassos, 1935), el antiguo territorio de Mato Grosso sería tanto una plataforma para la proyección brasileña hacia el Pacífico como para atraer a los vecinos hacia el Océano Atlántico. Travassos propuso la construcción de rutas bioceánicas, incluyendo la integración ferroviaria entre Santos-SP y Corumbá-MS, que se extenderían por toda Bolivia, vía Santa Cruz de la Sierra, hasta la costa del Pacífico.

A lo largo del siglo pasado, siguieron surgiendo formulaciones sobre la importancia de esta región como espacio de "soldadura", que incluía Paraguay, Bolivia y los estados brasileños de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul y Rondônia (GUTIERREZ, 1946). Los países y territorios mediterráneos de América del Sur se sitúan en el "corazón continental". Estas áreas, aunque sufren el confinamiento del interior y la lejanía de los océanos debido a su posición geográfica, tienen un enorme potencial para desempeñar el papel de plataforma bioceánica de interconexión productiva y comercial, convirtiéndose en centros logísticos y productivos (PADULA, 2013).

Por supuesto, será necesario analizar la viabilidad del cruce de los Andes para cada tipo de carga en cada una de las Rutas. Entre las variables y puntos más importantes necesarios para estos análisis se encuentran: el perfil topográfico de la ruta; la construcción de tablas comparativas en relación a las rutas tradicionales de flujo de salida a través del Atlántico; los impactos de la pérdida de potencia de los camiones y vehículos de tracción a combustión, en función de la ganancia de elevación del terreno (m/km); la angulación en función de la variación del relieve, el mapeo de rampas máximas y puntos críticos; el volumen medio de tonelaje de carga; el tipo de producto transportado; la escalabilidad y el valor añadido de las mercancías comercializadas; la existencia de una dinámica económica regional que permita el uso de la carretera en ambas direcciones (carga de retorno); el tiempo y el coste del transbordo; la conectividad a lo largo de la ruta y la integración de los procedimientos aduaneros (BARROS, SEVERO, RIBEIRO & CARNEIRO, 2021).

En las últimas décadas, han ganado protagonismo los llamados "estados articuladores" brasileños, constituidos por todas las Unidades de Federación no Atlánticas que forman la franja fronteriza entre Brasil y sus vecinos sudamericanos. Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Acre y Roraima son

territorios clave para superar los antagonismos geográficos que dividen América del Sur.

Estos cinco estados mediterráneos han experimentado intensas transformaciones en términos de población, producción y comercio exterior.

En 2000, según Comex Stat, la suma de las exportaciones de los cinco estados articuladores totalizaba cerca de US\$ 2.300 millones, lo que equivalía a apenas el 2,5% del total de las ventas brasileñas. En 2022, esos mismos cinco estados, en conjunto, alcanzaron la impresionante cifra de US\$ 43.400 millones en ventas externas, lo que representaba el 13% de las exportaciones nacionales. En el mismo período, las exportaciones per cápita de los estados articuladores crecieron un promedio de 14 veces, de US\$ 335 a US\$ 4.590. Entre 2000 y 2022, las exportaciones per cápita de Brasil crecieron tres veces, de US\$ 551 a US\$ 1.647. Por separado, la dinámica expansiva de los cinco estados es aún más notoria, como muestra la tabla a continuación:

Tabla 2 - Evolución de las exportaciones de los "estados articuladores" (US\$ millones)

Año	Acre	Mato Grosso	Mato Grosso do Sul	Rondônia	Roraima	Brasil
2000	3	1.756	430	101	4	93.461
2001	10	2.306	782	93	7	95.915
2002	6	2.920	625	119	10	97.859
2003	8	3.477	792	155	6	115.779
2004	12	4.797	997	206	8	147.381
2005	17	6.200	1.716	304	13	177.725
2006	26	6.285	1.457	446	22	199.729
2007	25	7.258	1.830	643	23	225.574
2008	30	10.613	2.843	788	21	266.098
2009	21	11.485	2.578	533	17	207.063
2010	28	11.353	3.877	570	15	269.005
2011	22	14.430	4.995	627	20	330.030
2012	12	17.654	5.319	1.008	19	305.859
2013	14	19.864	6.564	1.306	10	292.136
2014	9	18.257	6.446	1.319	24	273.107
2015	20	16.117	5.842	1.207	14	230.628
2016	15	15.350	4.964	1.069	18	218.907
2017	26	17.583	5.713	1.293	49	256.680
2018	46	19.153	6.712	1.456	19	270.258
2019	38	19.696	6.002	1.493	181	253.127
2020	38	20.616	6.584	1.551	223	236.534
2021	53	23.384	7.447	1.822	364	303.288
2022	54	32.418	8.191	2.344	426	334.463

Fuente: Comex Stat. Elaboración: SIDA

En los últimos años también ha habido un fuerte aumento de la participación de los cinco estados articuladores en el superávit comercial brasileño. Entre 2000 y 2010 representaron el 15,5% del superávit comercial de Brasil con el mundo, especialmente debido a la fuerza exportadora de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul. Entre 2011 y 2022, la participación relativa de este grupo alcanzó un impresionante 54%. Este resultado es bastante significativo teniendo en cuenta que los cinco estados considerados tienen menos del 5% de la población y del PIB de Brasil.

1.6 El papel del MPO en la integración sudamericana

Históricamente, el Ministerio de Planificación y Presupuesto actuó como representante brasileño en el Comité Coordinador de COSIPLAN, hasta que sus actividades fueron paralizadas en 2018. Esta representación estaba en línea con el perfil de la participación del Ministerio desde el avance institucional de la IIRSA. El [Decreto de 17 de septiembre de 2001](#), que creó la "Comisión Interministerial para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, con el objetivo de articular las acciones del gobierno en esta área", ya designaba al entonces Ministerio de Planeamiento, Presupuesto y Gestión como presidente de la Comisión.

La dinámica de organización del papel de Brasil en COSIPLAN implicó la coordinación de reuniones a las que asistieron representantes de diversos órganos de la Esplanada de la administración directa e indirecta. En este papel, se promovió la discusión brasileña sobre los informes de los grupos sectoriales, el análisis de los planes de trabajo y la definición de los proyectos prioritarios para conformar la Agenda Prioritaria de Inversiones (API) desde la perspectiva brasileña. En concreto, se analizaron las fuentes de financiación de las carteras de proyectos, se evaluaron los recursos para estudios y proyectos ejecutivos, así como la operatividad de los grupos temáticos y el análisis de los problemas de gestión en los proyectos que implican a dos o más países. El Comité Coordinador funcionó como órgano ejecutivo de COSIPLAN para la planificación y seguimiento de las acciones previstas en el Plan de Acción Estratégico. Las actas de sus reuniones pueden consultarse [aquí](#).

Actualmente, en los términos del Decreto n.º 11.353, de 1 de enero de 2023, que recreó el Ministerio de Planificación y Presupuesto, cinco de las seis competencias del MPO pueden relacionarse directa o indirectamente con la cuestión de la integración regional:

- Elaboración de subsidios para la planificación y formulación de políticas públicas de largo plazo orientadas al desarrollo nacional (art. 1, I);
- Evaluación de los impactos socioeconómicos de las políticas y programas del gobierno federal y elaboración de estudios especiales para la reformulación de políticas (art. 1, II);
- Elaboración, seguimiento y evaluación del plan plurianual de inversiones y los presupuestos anuales (art. 1, IV);
- Viabilización de nuevas fuentes de financiación para los planes de gobierno (Art. 1, V); y
- Formulación de directrices, seguimiento y evaluación de la financiación externa de proyectos públicos con organismos multilaterales y agencias gubernamentales (Art. 1, VI).

El trabajo del Subcomité de Integración y Desarrollo Sudamericano, por lo tanto, no sólo se justifica por las actuales competencias legales del Ministerio, sino que también cumple la función de revitalizar un tema que históricamente tuvo al Ministerio como protagonista. El análisis de las posibles rutas de integración regional no sólo sirve a los fines del comercio internacional. Es una actividad de tal complejidad que requiere coordinación institucional con las entidades subnacionales; armonización de la

planificación nacional con la sectorial, regional y estatal; previsibilidad presupuestaria para los proyectos priorizados por la Unión; evidencia del impacto positivo de los programas y políticas públicas, a través de análisis *ex ante* y evaluaciones *ex post*; y utilización inteligente de nuevas fuentes de financiación, tanto nacionales como externas, ya que no es realista que todos los proyectos sean apoyados por el presupuesto de la Unión.

En cuatro meses de trabajo, el Subcomité realizó más de 20 reuniones, acumulando más de 60 horas de diálogo con líderes de gobiernos estatales, técnicos y representantes de ministerios, autoridades de organismos públicos, dirigentes de instituciones privadas y destacados estudiosos del tema de la integración regional sudamericana. La secretaría ejecutiva del Subcomité se reunió con el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Transportes, el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Comunicaciones, el Ministerio de Integración y Desarrollo Regional y el Ministerio de Turismo. También hubo reuniones preliminares de la secretaría ejecutiva del Subcomité con representantes de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria (ANVISA), la Agencia Internacional de Vigilancia Agropecuaria (VIGIAGRO), la Secretaría de Ingresos Federales, la Policía Federal y el Instituto del Patrimonio Histórico y Artístico Nacional (IPHAN).

La participación de alto nivel de los gobiernos estatales involucrados en este ejercicio, con presentaciones de alta calidad, pone de relieve la necesidad de que el gobierno federal vuelva a priorizar la coordinación federativa y contribuya a estructurar la agenda de integración sudamericana, promoviendo la creciente participación de las entidades subnacionales. Al fin y al cabo, las poblaciones de los estados fronterizos son las más directamente afectadas por los procesos de integración y tienen un papel esencial que desempeñar en la formulación de demandas y en la oferta de soluciones que promuevan el desarrollo y mejoren las condiciones de vida. La siguiente figura se complementa con una lista más detallada en el apéndice de este Informe, con los respectivos enlaces a las actas.

Figura 2 - Resumen de las reuniones de SIDSA



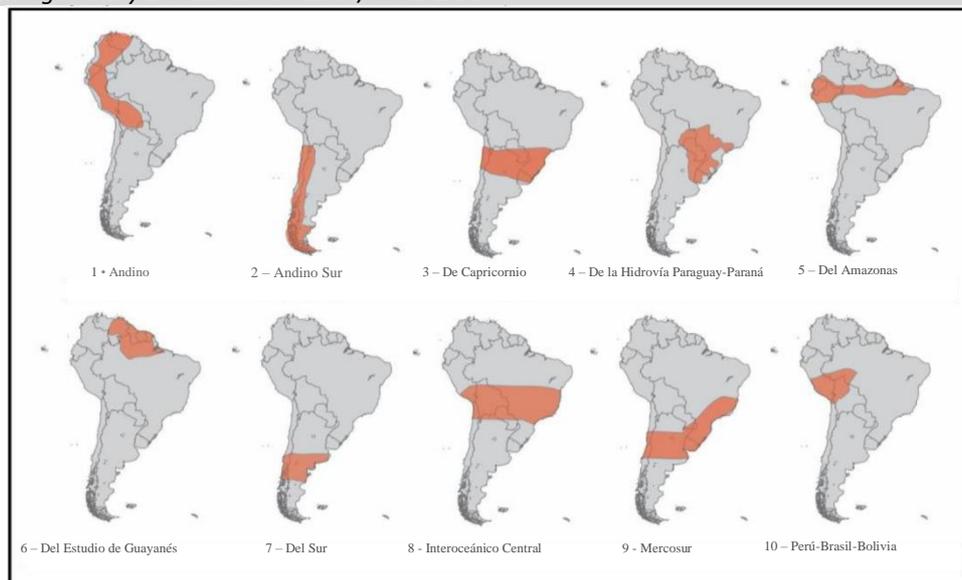
Fuente: SIDSA. Elaboración propia.

2. Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano

En este capítulo se analizan cinco *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano*. Para elaborar esta parte del trabajo se tuvieron en cuenta las informaciones presentadas por los representantes de los once Estados brasileños limítrofes con los países vecinos en las reuniones del MPO, así como las informaciones compartidas por cada Secretaría de Estado de Planificación, Desarrollo o Relaciones Internacionales. El compromiso de los gobiernos de los estados de Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima y Santa Catarina con las actividades del Subcomité de Integración y Desarrollo Sudamericano debe ser agradecido de la forma más enfática.

En las reuniones del Subcomité se identificaron los obstáculos y potencialidades de cada uno de los once estados, con énfasis en los desafíos relacionados con la planificación y ejecución de obras, proyectos e iniciativas de integración (o no) de infraestructuras físicas, así como en el debate sobre la necesidad de avanzar en la institucionalización de la gobernanza internacional, nacional y subnacional de la integración regional. Los debates fueron amplios e incluyeron cuestiones reglamentarias y fitosanitarias, así como de protección del medio ambiente y del patrimonio, entre otras. Las secciones geográficas adoptadas para la propuesta de cinco *Rutas* se derivaron de la categorización original utilizada en el marco de IIRSA/COSIPLAN, cuya propuesta contenía diez Ejes, como se muestra en la Figura 3.

Figura 3 - Ejes de Integración y Desarrollo de IIRSA/COSIPLAN



Fuente: IPEA, 2022.

El trabajo del Subcomité consideró cinco rutas, que abarcan siete de los diez ejes de integración y desarrollo originales de IIRSA/COSIPLAN. Tres de los ejes inicialmente propuestos por IIRSA/COSIPLAN no

fueron considerados por estar geográficamente fuera de Brasil². A partir de discusiones entre técnicos del MPO y representantes de los gobiernos estaduais y del sector privado de los once estados brasileños considerados, se presentarán las siguientes *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano*: 1) La Ruta de las Islas Guayanas, que abarca íntegramente los estados de Amapá y Roraima y partes del territorio de Amazonas y Pará, siendo fronteriza con Guyana, Guayana Francesa, Surinam y Venezuela; 2) La Ruta Multimodal Manta-Manaus, que abarca íntegramente el estado de Amazonas y partes de los territorios de Roraima, Pará y Amapá, interconectados fluvialmente con Colombia, Perú y Ecuador; 3) La Ruta del Cuadrante Rondón, que abarca los estados de Acre y Rondônia y toda la porción occidental de Mato Grosso, con conexiones vía Bolivia y Perú; 4) La Ruta de Capricornio, de los estados de Mato Grosso do Sul, Paraná y Santa Catarina, conectada por múltiples rutas a Paraguay, Argentina y Chile; y 5) La Ruta Porto Alegre - Coquimbo, que abarca Rio Grande do Sul, integrada a Argentina, Uruguay y Chile.

Figura 4 - Red de Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano propuesta por el Subcomité del MPO



Elaboración propia. Fuente: SIDA

² 1- Andino; 2- Andino Sur; y 7- Del Sur.

Ruta 1 – Isla de las Guayanas



Foto: Caique Rodrigues/G1

Figura 5 - Ruta de la Isla de las Guayanas



Elaboración propia. Fuente: SIDSA.

La Ruta de la Isla de las Guayanas incluye la totalidad de los estados de Amapá y Roraima y partes de Amazonas y Pará, limitando con Guyana, Guayana Francesa, Surinam y Venezuela. Marcada por la multimodalidad, las principales vías de interconexión de la Ruta son:

- la BR-174, que une Manaus-AM con Boa Vista-RR y Pacaraima-RR, en la frontera con Santa Elena de Uairén, en Venezuela;
- la Troncal 10, una autopista venezolana que llega hasta el Caribe;
- la BR-401, que conecta Boa Vista-RR con Bonfim-RR, en la frontera con Lethem, en Guyana (el Puente Internacional sobre el río Tacutu fue inaugurado en 2009 por el presidente Lula);
- la autopista guayanesa entre Lethem-GUY y Georgetown-GUY (se está pavimentando el tramo entre Linden y Mabura Hill);
- el río Negro y el río Branco, que conectan Manaus-AM con Caracarái-RR;
- el río Amazonas, que conecta Manaus-AM con Itacoatiara-AM, Santarém-PA y Macapá-AP;
- la BR-156, que une Laranjal do Jari-AP, Macapá-AP y Oiapoque-AP, en la frontera con la Guayana Francesa; y
- la Carretera Transguayanesa, que recorre parte de la costa norteamericana y une Cayena, en la Guayana Francesa, con Paramaribo, en Surinam, y Georgetown, en Guyana.

La Isla de las Guayanas también está formada por el río Orinoco y el Canal de Casiquiare, un canal natural que conecta la principal masa fluvial de Venezuela con el río Negro. Esta Ruta tiene puntos estratégicos de interconexión con otras dos, como la Ruta Cuadrante Rondón, a partir de las hidrovías

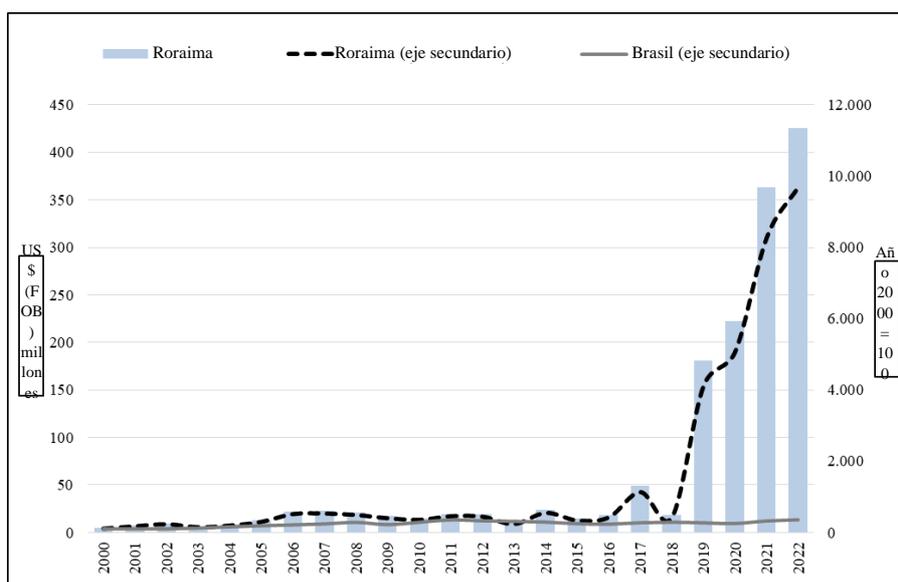
entre Itacoatiara-AM y Porto Velho-RO, por la hidrovía del río Madeira, o por la BR-319; y la Ruta Multimodal Manta-Manaus, por el río Solimões, a partir de la ciudad fronteriza de Tabatinga-AM.

2.1.1 Roraima

Entre 2000 y 2022, las exportaciones de Roraima se multiplicaron 96 veces en términos reales, pasando de US\$ 4,4 millones a más de US\$ 425 millones. En ese período, las ventas del Estado a Venezuela, su principal socio con 65% del total, saltaron de US\$ 3,6 millones a US\$ 274,9 millones, concentradas en productos alimenticios. En 2022, las exportaciones de Roraima a Guyana totalizaron US\$ 11,6 millones, con la mayor parte de la salida registrada en la aduana de Bonfim-RR. Hace algunos años, Roraima ni siquiera exportaba al país vecino.

El sector productivo de Roraima viene mostrando un fuerte dinamismo económico con un mayor perfil exportador, especialmente desde 2018. Algunos factores geopolíticos excepcionales han contribuido a este resultado, como las sanciones económicas sufridas por Venezuela, que ahora parecen estar cediendo; y la ruptura de las relaciones político-diplomáticas y el cierre de la frontera entre Colombia y Venezuela - ambos ya restablecidos por los respectivos gobiernos. Este contexto se sumó a la iniciativa productiva de Roraima y acabó favoreciendo el aumento de los flujos comerciales entre el estado amazónico brasileño y su principal mercado consumidor.

Gráfico 1 - Exportaciones de Roraima 2000-2022, en millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Roraima y de Brasil (eje secundario, índice 100).



Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración: SIDSA.

En los últimos años, hubo una intensa transformación en las exportaciones de Roraima. En 2000, la madera y sus derivados representaban el 88% del total vendido al exterior; en 2022, estos productos sumaban sólo el 0,3%. El peso de la soja pasó de ser inexistente al 35,2%. También aumentaron las

exportaciones de productos alimenticios, destinados en su mayoría a abastecer la economía venezolana.

Las importaciones de Roraima, por su parte, mostraron un crecimiento más modesto. Entre 2000 y 2022, el estado de Roraima multiplicó por seis el valor de sus compras externas, pasando de US\$ 6,3 millones a US\$ 39,8 millones. El pico ocurrió en 2021, cuando el estado adquirió US\$ 63,7 millones del exterior. Estas importaciones se concentraron en productos como calderas de vapor, fertilizantes, máquinas de aire acondicionado y neumáticos. La utilización de parte de los insumos importados por el sector productivo de Roraima indica el inicio de un proceso de mecanización de la producción del Estado, dirigido tanto al mercado interno como al externo.

Roraima – Puntos a destacar



La autopista BR-174, única conexión de Roraima con el resto de Brasil, necesita reparaciones, tanto en el tramo entre Manaus-AM y Boa Vista-RR como en el tramo entre Boa Vista-RR y Pacaraima-RR. La mejora de esta ruta tiende a estimular el comercio intrarregional en esa parte de la Amazonia sudamericana y a aumentar la sofisticación de los bienes exportados por el estado. La BR-401, entre Boa Vista-RR y Bonfim-RR, está en buenas condiciones y ya existen Zonas de Libre Comercio en Boa Vista-RR y Bonfim-RR, implantadas en 2008. El puente binacional sobre el río Tacutu entre Brasil y Guyana fue inaugurado en 2009 por el presidente Lula. El gobierno del estado considera necesario instalar un Puerto Seco en la región de Boa Vista-RR.

La autopista entre las localidades de Lethem-GUI y Linden-GUI no está pavimentada y está permanentemente sujeta a inundaciones. Esta obra ya figura en la cartera de proyectos de IIRSA desde hace casi dos décadas. Actualmente, el tramo de 230 kilómetros entre Linden y Mabura Hill, con docenas de pequeños puentes y el cruce del río Essequibo, está siendo construido por Queiroz Galvão con financiación del Banco de Desarrollo del Caribe (BDC).



Las obras de la línea hidroeléctrica de Tucuruí (proyecto incluido en el Nuevo PAC) deben finalizar para interconectar Roraima, que es actualmente el único estado brasileño no conectado al Sistema Interconectado Nacional (SIN). A pesar del potencial para promover el uso de la energía solar, aprovechando la incidencia vertical del sol en el ecuador, toda la energía utilizada en el estado depende de centrales termoeléctricas alimentadas por aceite combustible y gas natural. La línea de Tucuruí, en el río Tocantins, sólo llega hasta Manaus-AM, y la hidroeléctrica de Guri, en el río Caroni, en Venezuela, dejó de utilizarse en 2019. Recientemente, el gobierno federal anunció medidas para acelerar las soluciones en ambos frentes, avanzando en la agenda de creación de un mercado energético sudamericano.³



Vale la pena considerar la posibilidad de promover el modal de hidrovía entre Caracaraí-RR y Manaus-AM, a través del río Branco y el río Negro, para garantizar otra conexión alternativa entre Roraima y Amazonas, ayudando a desbloquear el flujo de carga a través de la BR-174.

³ En agosto de 2023, el presidente Lula autorizó la línea de transmisión entre Manaus-AM y Boa Vista-RR, que tendrá más de 700 kilómetros. El presidente Lula también firmó un decreto que permite a Brasil volver a comprar energía a Venezuela.



Se planteó la necesidad de aumentar la presencia efectiva de organismos federales y estatales brasileños en las regiones fronterizas en diversas áreas temáticas (comercio, producción, inversiones, seguridad, vigilancia sanitaria y control agrícola). También sería fundamental promover la formación de agentes de aduanas y administradores de comercio exterior para trabajar en estas regiones más alejadas de la capital.



Parte del desafío logístico de Roraima reside en la necesidad de ampliar su capacidad de carga contenerizada y almacenamiento, modernizando la flota con camiones frigoríficos, adecuando tomas y estaciones de carga, y evitando la ruptura de la cadena de frío. También es importante avanzar en el establecimiento de zonas integradas de control fronterizo, especialmente las que facilitan el tránsito de cargas y la certificación digital.



El comercio entre Roraima y Guyana podría aumentar aún más como resultado del crecimiento exponencial de la economía vecina debido a los recientes descubrimientos y exploraciones de petróleo. Guyana es miembro asociado del Mercosur y ha asistido a las últimas reuniones del bloque. La posición de Roraima como punto de conexión entre Venezuela y Guyana le permite proyectarse en la Comunidad del Caribe (CARICOM). El gobierno del estado da prioridad al Acuerdo de Libre Comercio Mercosur-CARICOM, al Acuerdo Bilateral Brasil-Guyana para carga y pasajeros, así como a la actualización de los términos del Acuerdo de Complementación Económica Parcial entre Brasil y Surinam.

Hay siete proyectos de infraestructuras de Roraima en el Nuevo PAC vinculados a la integración regional. Las principales iniciativas son en la BR-174, en los municipios de Rorainópolis-RR y Pacaraima-RR, en la frontera con Venezuela; en la BR-401, hasta Normandia-RR, otra ciudad de Roraima fronteriza con Guyana; y la construcción de viaductos en la BR-432, en Vila Nova Paraíso, en Caracaraí-RR. También destacan la infranet de fibra óptica del norte al sur del estado y la concesión del aeropuerto de Boa Vista-RR. En la década de 2000, la cartera de IIRSA/COSIPLAN llevó a cabo proyectos como la rehabilitación de las autopistas entre Caracas y Manaus-AM; la conexión por fibra óptica de Caracas al norte de Brasil; y la mejora de la BR-401, de Boa Vista-RR a Bonfim-RR.

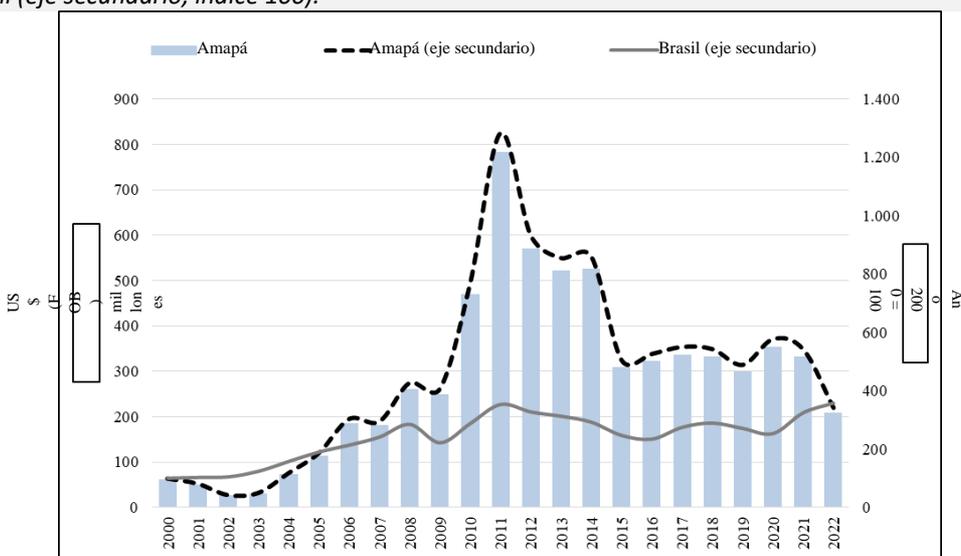
2.1.2. Amapá

A pesar de su localización estratégica, de la extensa frontera internacional y de la infraestructura del puerto de Santana-AP, el Estado no tiene relaciones comerciales sólidas con sus vecinos, Guayana Francesa y Surinam. En 2022, del monto exportado por Amapá - US\$ 200 millones - la mitad fue constituida por un único producto, el oro, vendido esencialmente a Canadá, sólo por vía aérea, con despacho aduanero realizado en la URF del aeropuerto de Guarulhos-SP. A su vez, sólo el 1% de las ventas externas de Amapá se destinaron a la Guayana Francesa. A través de la URF de Oiapoque-AP, Amapá exportó a este país cerca de US\$ 2.200 millones en diversos bienes de consumo final, como frutas, muebles de madera, agua mineral, harina, frijoles, arena, café, cerveza, ladrillos, calzados, desodorantes, galletas y edredones, entre otros. Parte de estos productos son originarios de la economía de Pará. Las

ventas a Surinam en 2022 no llegaron a US\$ 17.000.

En los últimos años, el puerto de Santana-AP, situado cerca de la desembocadura del río Amazonas, ha sido cada vez más utilizado por otros estados brasileños. Entre 2000 y 2011, la carga exportada a través de esta URF fue exclusivamente de origen amapaneco, con un promedio anual de US\$ 50 millones. En 2015, la mayor parte de las mercancías embarcadas por el puerto de Santana-AP provenía de Pará. En 2019, sin embargo, se destacaron las ventas de productos de Mato Grosso. En 2022, los productos de Mato Grosso representaron el 66% de los US\$ 435 millones enviados a través del puerto. Por esta razón, el estado de Amapá ha considerado relevante el proyecto Ferrogrão, que transporta parte de la producción del Centro-Oeste hacia el Norte, hasta el río Tapajós, afluente del río Amazonas, antes de dirigirse por mar a los principales mercados consumidores.

Gráfico 2 - Exportaciones de Amapá 2000-2022, en millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Amapá y de Brasil (eje secundario, índice 100).



Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración: SIDSA.

Amapá también ha aumentado sus importaciones. En 2000, el Estado compró US\$ 48 millones del exterior y, en 2022, ese valor llegó a US\$ 722 millones. La expansión de los últimos años se debió principalmente a las compras externas de combustibles minerales. El resultado se explica en parte por los beneficios fiscales para las empresas que establecen sucursales en el estado. En 2000, el 70% de las importaciones de Amapá eran de combustibles minerales; en 2022, esta participación alcanzó un 95% del total. Hace dos décadas, el principal proveedor de la economía de Amapá era Venezuela, que vendía gasoil por valor de US\$ 16,3 millones, casi el 50% del total de combustible comprado. En 2022, Amapá importó US\$ 680 millones en aceite diésel y otras gasolinas de Estados Unidos. Actualmente, de todas las compras externas de Amapá, Estados Unidos representa más del 92%. La logística también cambió. En 2000, todos los combustibles minerales comprados por Amapá entraban en Brasil por la URF de Macapá-AP; ahora, el 96% de los combustibles minerales comprados en el extranjero por el Estado entran por Maceió-AL. El

puerto de Santos-SP representa el 4% restante.

Amapá tiene 700 kilómetros de frontera con la Guayana Francesa, tiene el 50% de sus municipios en la Franja Fronteriza⁴ y ocupa el mismo espacio geomorfológico del Escudo Guayanés, con factores naturales, minerales y culturales que lo aproximan de Guyana, Guayana Francesa, Surinam y Venezuela. Existen espacios subnacionales de gobernanza y cooperación exitosos y en pleno funcionamiento entre Amapá y Guayana Francesa, como el Consejo del Río Oiapoque, que reúne demandas de cuatro municipios fronterizos, el Programa de Vigilancia Sanitaria Transfronteriza, la propuesta de un laboratorio de análisis de patógenos en el Escudo Guayanés, la Escuela Intercultural en la Frontera y el Comité Estatal de Refugiados y Migrantes. A pesar de haber avanzado en los diálogos bilaterales, Amapá requiere una mayor implicación y apoyo del gobierno federal.

Por último, de todos los once estados fronterizos brasileños, Amapá es uno de los únicos que tiene límites territoriales con un país cuya población tiene un poder adquisitivo superior al de Brasil. Como tal, habría margen para adoptar programas que promuevan el abastecimiento del mercado de Guyana con servicios y bienes, como carne, pescado, ropa, materiales de limpieza y construcción producidos por la economía de Amapá o Pará.

Amapá – Puntos a destacar



Amapá tiene proyectos incluidos en el Nuevo PAC que buscan romper el aislamiento del estado promoviendo su integración con la Isla de Guayana y la conexión con Pará. Las iniciativas se extienden a lo largo de la autopista BR-156, comenzando por el puente que unirá Laranjal do Jari-AP y Almeirim-PA, en Pará, y llegando hasta Oiapoque-AP, municipio limítrofe con Saint-Georges-de- l'Oyapock, en la Guayana Francesa. También se incluyen algunas terminales fluviales (IP4) en ciudades como Laranjal do Jari-AP, Amapá-AP, Oiapoque-AP y Santana-AP, así como la concesión del aeropuerto de Macapá-AP.

¹ ⁴ Según el Párrafo 2 del Artículo 20 de la Constitución Federal de 1988, la franja de hasta ciento cincuenta kilómetros de ancho a lo largo de las fronteras terrestres se conoce como Franja Fronteriza y se considera fundamental para la defensa del territorio nacional. Actualmente, la ley que regula la región designada como Franja de Frontera es la Ley 6.634 de 1979. En su sitio web oficial, el IBGE tiene mapas y listas de los municipios que componen la Franja Fronteriza: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/24073-municipios-da-faixa-de-fronteira.html>



La línea de transmisión de Tucuruí sólo llega hasta la ciudad de Calçoene-AP, por lo que los casi 30.000 habitantes de Oiapoque-AP tienen que utilizar fuentes de generación termoeléctrica (70% del total) y un parque solar (30%). El gobierno del estado exige que la línea se extienda hasta Oiapoque-AP. Por otro lado, la ciudad fronteriza cuenta con una infraestructura de conectividad basada en la fibra óptica francesa. La propuesta del estado es llevar energía al norte de Macapá-AP y conectividad al sur de Oiapoque-AP.



El estado de Amapá está trabajando con el Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), el Ministerio de Puertos y Aeropuertos y la Casa Civil en una solicitud para firmar la Convención TIR (Transporte Internacional por Carretera), el sistema de tránsito internacional necesario para que los camiones brasileños entren en la Guayana Francesa. Actualmente, la carga se transborda en la frontera, que sólo funciona 8 horas al día. Cabe señalar que se exige visado para entrar en Guayana Francesa, lo que dificulta los negocios y la circulación de personas. No hay reciprocidad por parte de Brasil.



Además de que Amapá se ve afectado por el "factor Amazónico", que se refiere a precios más altos en comparación con las demás unidades de la Federación, otros factores desalientan una mayor integración del estado con Guayana Francesa: la necesidad de visado para que los brasileños entren en el territorio vecino, expedido sólo en Brasilia; y el cobro de un seguro de vehículo para que los brasileños entren. Estas son algunas de las razones por las que sólo unas pocas decenas de vehículos brasileños cruzan el puente Franco-Brasileño cada año. Todas estas restricciones hacen que el puente binacional sea prácticamente unidireccional.



El gobierno del estado ha manifestado su intención de convertir Santana-AP en el "Puerto de las Guayanas", con la posibilidad de recibir cargas europeas. Actualmente, la Guayana Francesa se abastece de bienes de consumo de Francia, a través de pequeños barcos procedentes de las islas caribeñas de Guadalupe y Martinica. El puerto de Cayena no tiene suficiente calado para atracar grandes barcos. En función de la logística, podría resultar más barato para Francia utilizar la infraestructura del puerto de Santana-AP para abastecer Cayena a través de una BR-156 renovada.

En la década de 2000, la cartera IIRSA/COSIPLAN llevó a cabo proyectos como la mejora de la BR-156 entre Ferreira Gomes-AP y Oiapoque-AP, y el puente binacional sobre el río Oiapoque, que une Brasil con la Guayana Francesa. Las obras del puente finalizaron en 2012, pero la carretera se inauguró sólo el 2017.

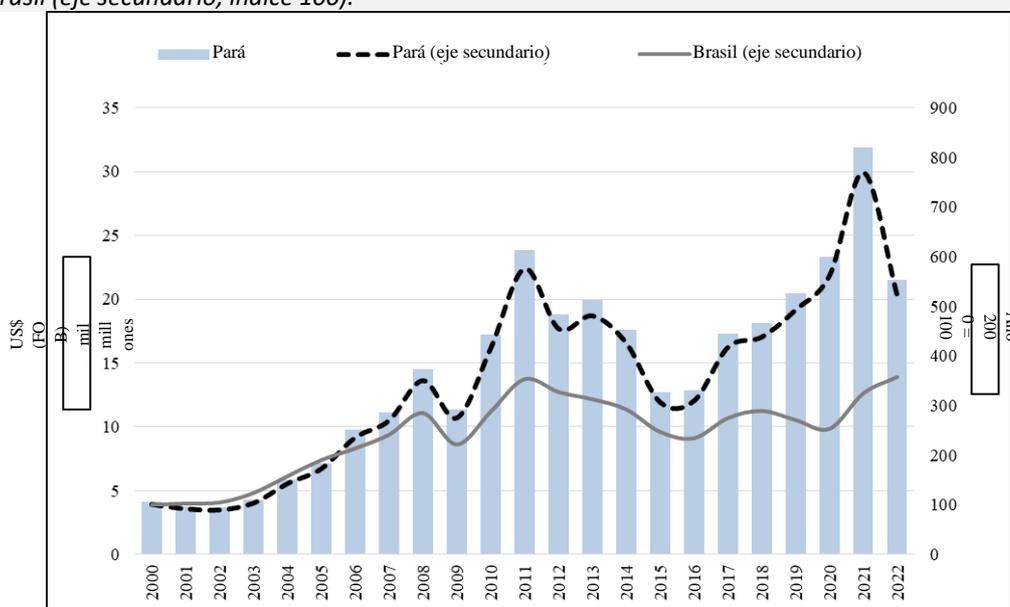
2.1.3 Pará

Entre 2000 y 2022, las exportaciones de Pará se multiplicaron por más de cinco, saltando de US\$ 4.100 millones a US\$ 21.500 millones. En 2022, el estado de Pará era el principal exportador del Norte y el séptimo del país. Esto a pesar de que el monto exportado por el estado mostró una caída considerable en comparación con 2021, cuando las ventas totalizaron US\$ 31.900 millones. La principal actividad económica de Pará sigue siendo la minería, especialmente las exportaciones de mineral de hierro y sus

concentrados, que entre 2010 y 2022 tuvieron una participación media anual del 58% del total. China (74,2%) y Malasia (8,2%), ambos vía São Luís-MA, son los principales destinos de las exportaciones de mineral de hierro de Pará.

A pesar del predominio del sector mineral en las ventas externas de Pará, ya se notan algunos cambios importantes en la lista de exportaciones. La caída de la participación relativa del aluminio bruto y del caolín y otras arcillas son ejemplos de estos cambios. Por otro lado, las exportaciones del sector agropecuario de Pará, con especial atención a la soja, la carne bovina congelada y el maíz, vienen ganando escala y peso relativo en el total de bienes vendidos al exterior.

Gráfico 3 - Exportaciones de Pará 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Pará y de Brasil (eje secundario, índice 100).



Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración: SIDSA.

Las importaciones de Pará, por otro lado, crecieron casi seis veces, saltando de US\$ 470 millones para US\$ 2.700 millones. El petróleo y sus derivados (ahullas y coques) continúan siendo importantes insumos adquiridos por Pará. En 2022, más del 70% de las importaciones de aceites de petróleo de Pará fueron de origen norteamericano, registradas casi exclusivamente en la aduana de Belém-PA. En el mismo año, los Estados Unidos también suministraron el 100% de las importaciones de Pará de soda cáustica (hidróxido de sodio), además de ser el principal proveedor de coque de petróleo del Estado. En el caso de las hullas, el 100% del insumo es importado de Colombia y registrado en las aduanas de Belém-PA y São Luís-MA.

Pará – Puntos a destacar



A pesar de tener extensas fronteras internacionales con Guyana y Surinam, el estado de Pará no tiene núcleos de población próximos a estas fronteras, formadas por parques y reservas indígenas. El estado mantiene escasas relaciones comerciales con los países vecinos. Las rutas terrestres y fluviales para el comercio entre Pará y los países vecinos pasan por el Amazonas, Roraima o Amapá. Por esta razón, las ciudades de Pará a lo largo del río Amazonas, como Santarém-PA, Oriximiná-PA, Óbidos-PA y Almeirim-PA, entre otras, están ganando importancia.



Los proyectos de Pará incluidos en el Nuevo PAC tienen un impacto indirecto en el proceso de integración regional. Algunas de las iniciativas fueron seleccionadas mediante la identificación de proyectos en la región del Bajo Amazonas, que constituye la frontera de Pará con Guyana y Surinam. Se trata principalmente de proyectos fluviales o portuarios en los ríos Amazonas y Tapajós.



En los últimos años, Santarém-PA se ha convertido en un importante punto de entrada de fertilizantes, no sólo para Pará, sino sobre todo para Mato Grosso. Mientras que en 2000 entraron en Brasil US\$ 2,5 millones a través de esta estructura portuaria, en 2022 la cantidad rondaba los US\$ 800 millones. Más del 60% de estos fertilizantes se destinaron a la economía de Mato Grosso. Santarém-PA también se destaca como uno de los mayores productores de mandioca de Brasil y tiene cultivos de arroz y soja. El gobierno del estado considera oportuna la creación de un Distrito Industrial en este municipio.



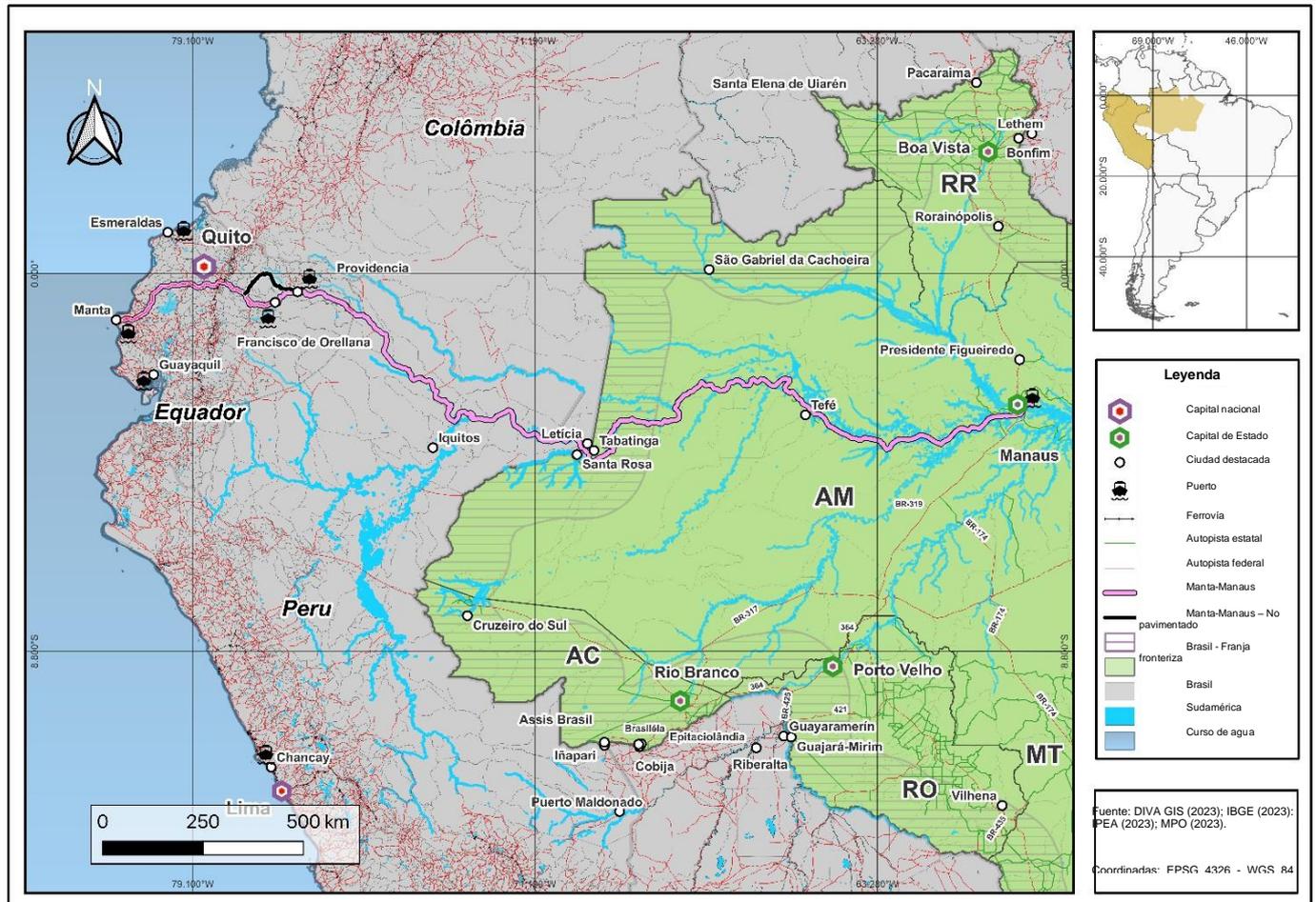
El gobierno del estado de Pará ha invertido en la pavimentación y mejora de las carreteras estatales, como el tramo entre Oriximiná-PA (PA-439) y Alenquer (PA-427). Igualmente, importantes son los tramos entre Santarém/Uruará (PA-370) y Óbidos/Oriximiná (PA-254); en Monte Alegre (PA-423) y Óbidos (PA-437), así como los puentes de hormigón sobre el río Caracuru en Almeirim (PA-473), sobre el río Curuá-Una (Santarém-PA) y sobre el río Tutuí (Uruará-PA).

Ruta 2 - Multimodal Manta-Manaus



Foto: Portal Amazônia

Figura 6 - Ruta Multimodal Manta-Manaus



Fuente: SIDSA

Marcada por la multimodalidad (conexiones marítimas, fluviales, por carretera y aéreas), la Ruta Manta-Manaus es una alternativa al Canal de Panamá. Comprende los estados brasileños de Amazonas, Pará y Amapá, así como tres países vecinos: Colombia, Ecuador y Perú. Está conectada con otras dos rutas: al norte, con la Ruta de las Islas Guayanas, a través de las autopistas BR-174 y BR-156. Al Sur, con la Ruta del Cuadrante Rondón, a través de la Hidrovía del Madeira o de la BR-319, aún sin asfaltar en el "tramo medio". La centralidad de Manaus-AM amplía aún más la dimensión de esta ruta, ya que la capital amazónica está conectada por vía fluvial con Bolivia, Colombia, Perú y Venezuela, además de mantener enlaces con los estados de Roraima, Pará, Amapá, Rondônia y Acre.

La Ruta Manta-Manaus conecta el Polo Industrial de Manaus con el puerto de Manta, en el Océano Pacífico, en Ecuador. En el trayecto fluvial, la Ruta pasa por la ciudad de Tabatinga-AM, situada en la margen izquierda del río Solimões, en la triple frontera con las ciudades de Leticia, en Colombia, y Santa Rosa, en Perú. A continuación, el viaje continúa en transbordador por el río Napo, inicialmente por territorio peruano, navegable hasta las ciudades ecuatorianas de Puerto Providencia o, con mayor dificultad, Francisco de Orellana. Con su escaso calado, este río sólo puede acoger embarcaciones pequeñas, pudiendo utilizar las terminales portuarias de Iquitos-PER o incluso Tabatinga-AM como unidad

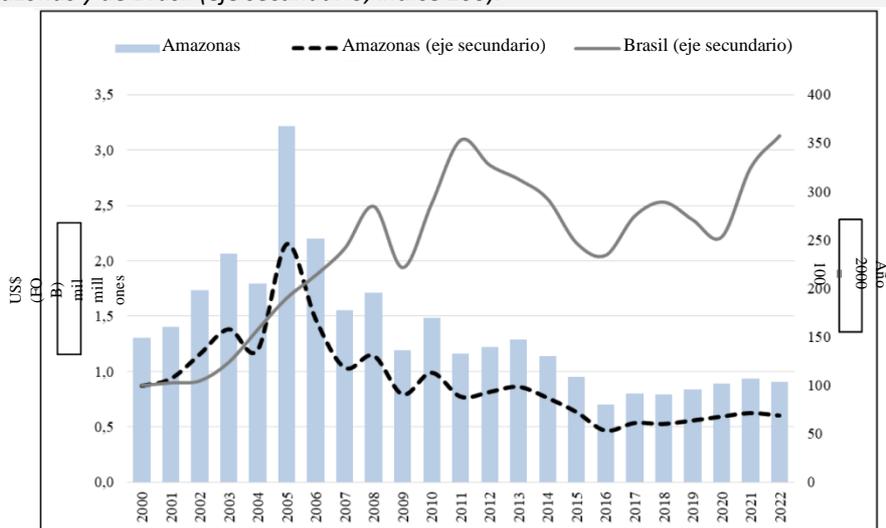
de transbordo. Desde el Puerto Providencia-EQU, la ruta continúa por 760 kilómetros de carretera en buen estado hasta la costa ecuatoriana.

Esta red multimodal podría impulsar la economía regional y los sectores productivos locales al conectar zonas remotas de la Amazonia con los principales centros de consumo y distribución. Además, se estima que la ruta Manta-Manaus tardaría entre 31 y 35 días en viajar entre la capital de Amazonas y los dinámicos mercados de Asia, frente a los 50 o 60 días de la actual ruta del Canal de Panamá, y a un coste menor.

2.1.4 Amazonas

La dinámica de la Zona Franca de Manaus establece una condición históricamente deficitaria para el comercio exterior de Amazonas. En 2022, el estado exportó US\$ 903 millones e importó US\$ 14.100 millones. Otro punto relevante en la estructura económica del estado es que compra bienes de mayor valor agregado e intensivos en tecnología a socios asiáticos y vende productos intermedios o bienes de consumo final a sus vecinos sudamericanos. Desde el año 2000, el peso de América del Sur como región compradora para la economía amazónica se ha mantenido en torno al 55% del total. Tres países - Colombia, Venezuela y Argentina- representan en conjunto el 40%. Actualmente, el 66% de las exportaciones de Amazonas a Sudamérica está compuesto por preparados para hacer bebidas, motocicletas y extractos de malta. Televisores, estéreos, hojas de afeitar, neumáticos, bolígrafos y encendedores de bolsillo representan otro 15%.

Gráfico 4 - Exportaciones de Amazonas 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Amazonas y de Brasil (eje secundario, índice 100).



Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración: SIDSA.

En cuanto a las importaciones de Amazonas, el modelo productivo de la Zona Franca de Manaus obliga al Estado a importar bienes de mayor valor añadido y alta intensidad tecnológica, como procesadores, controladores, convertidores, circuitos lógicos, amplificadores, partes de aparatos telefónicos y memorias digitales, entre otros. Estas compras se realizan principalmente en países de Asia-

Pacífico como China, Vietnam, Corea del Sur y Taiwán. Más del 40% de las importaciones del Estado entraron en Brasil por avión, a través del aeropuerto Eduardo Gomes de Manaus-AM. Otro 49% se registró en la URF del puerto de la capital del estado.

Amazonas – Puntos a destacar

Entre Manaus-AM y Boa Vista-RR, la autopista BR-174 está deteriorada. Entre Manaus-AM y Porto Velho-RO, la BR-319 está en gran parte sin pavimento. Además, en la ruta terrestre a Rondônia, para acceder a la BR-319 es necesario cruzar en transbordador de Manaus-AM a Careiro da Várzea-AM. A pesar del estado de estas carreteras, es posible conducir desde la capital de Amazonas hasta Bolivia, Guyana, Perú y Venezuela.



A pesar de las limitadas infraestructuras de transporte y de las adversidades normativas, el 45% de las exportaciones de Amazonas a Sudamérica en 2022 se realizaron por carretera. Destacan las URF de Pacaraima-RR, en la frontera con Venezuela; Corumbá-MS, en la frontera con Bolivia; Foz do Iguaçu-PR, en la frontera con Paraguay y Argentina; y São Borja-RS, en la frontera con Argentina. El potencial de integración de Manaus-AM puede ampliarse aún más mejorando las múltiples rutas de acceso a Sudamérica mediante opciones logísticas sostenibles.



Recientemente, se descubrieron grandes yacimientos de fertilizante potásico en las ciudades de Itacoatiara-AM e Itapiranga-AM, reconocidos por la Agencia Nacional de Minería (ANM). La localización de las dos ciudades representa ventajas energéticas y logísticas, ya que están situadas cerca de las líneas de transmisión de Tucuruí y a orillas del río Amazonas, en la zona donde convergen las tres *Rutas de Integración y Desarrollo* del Arco Norte. La Terminal Portuaria de Novo Remanso, en Itacoatiara-AM, está ganando destaque como unidad de transbordo de fertilizantes importados y exportación de granos.



Además de las inversiones en infraestructuras físicas necesarias para articular mejor la región amazónica, con la construcción de nuevas instalaciones portuarias, dragado de cauces, mantenimiento, señalización, recuperación y limpieza de vías navegables, es fundamental promover el avance de acuerdos que faciliten y estimulen la navegación interior y la integración sudamericana, especialmente en el marco de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA). Amazonas posee el segundo mayor centro naval de Brasil, y es uno de los principales productores de transbordadores, barcos y empujadores para convoyes. Entre los proyectos que el Gobierno del Estado considera prioritarios figuran el Complejo Portuario de Alto Solimões, el Parque Científico y Tecnológico de Alto Solimões (PACTAS) y el Complejo Portuario de Río Negro.



Tabatinga-AM, a 1.100 kilómetros al oeste de Manaus-AM, tiene una Zona de Libre Comercio, establecida en 1990, con reducciones de IPI para la industrialización de materias primas locales. El gobierno del estado y la Superintendencia de la Zona Franca de Manaus (Suframa) exigen la adecuación y mejora del puerto de la ciudad, que actualmente carece de las estructuras exigidas por la Receta Federal. Existe un grupo de trabajo en la Secretaría de Ingresos Federales y en el Parlamento de Amazonas para el despacho aduanero permanente del puerto de Tabatinga-AM. Además, el puerto está situado en una zona afectada por sedimentos que comprometen su estructura, lo que exige elevados costes de mantenimiento y dragado.

Amazonas tiene decenas de proyectos incluidos en el Nuevo PAC. Siete de ellos fueron considerados directamente relacionados con la integración regional. Se trata de las obras de la BR-174, que conecta Manaus-AM con Roraima, Guyana y Venezuela, pasando por el municipio de Presidente Figueiredo-AM; los aeropuertos de Manaus-AM, Tabatinga-AM y São Gabriel da Cachoeira-AM; y los más de 1.100 kilómetros de fibra óptica a lo largo del río Solimões, que conectan las ciudades de Tefé-AM, Tabatinga-AM y Atalaia do Norte-AM.

Ruta 3 - Cuadrante Rondón

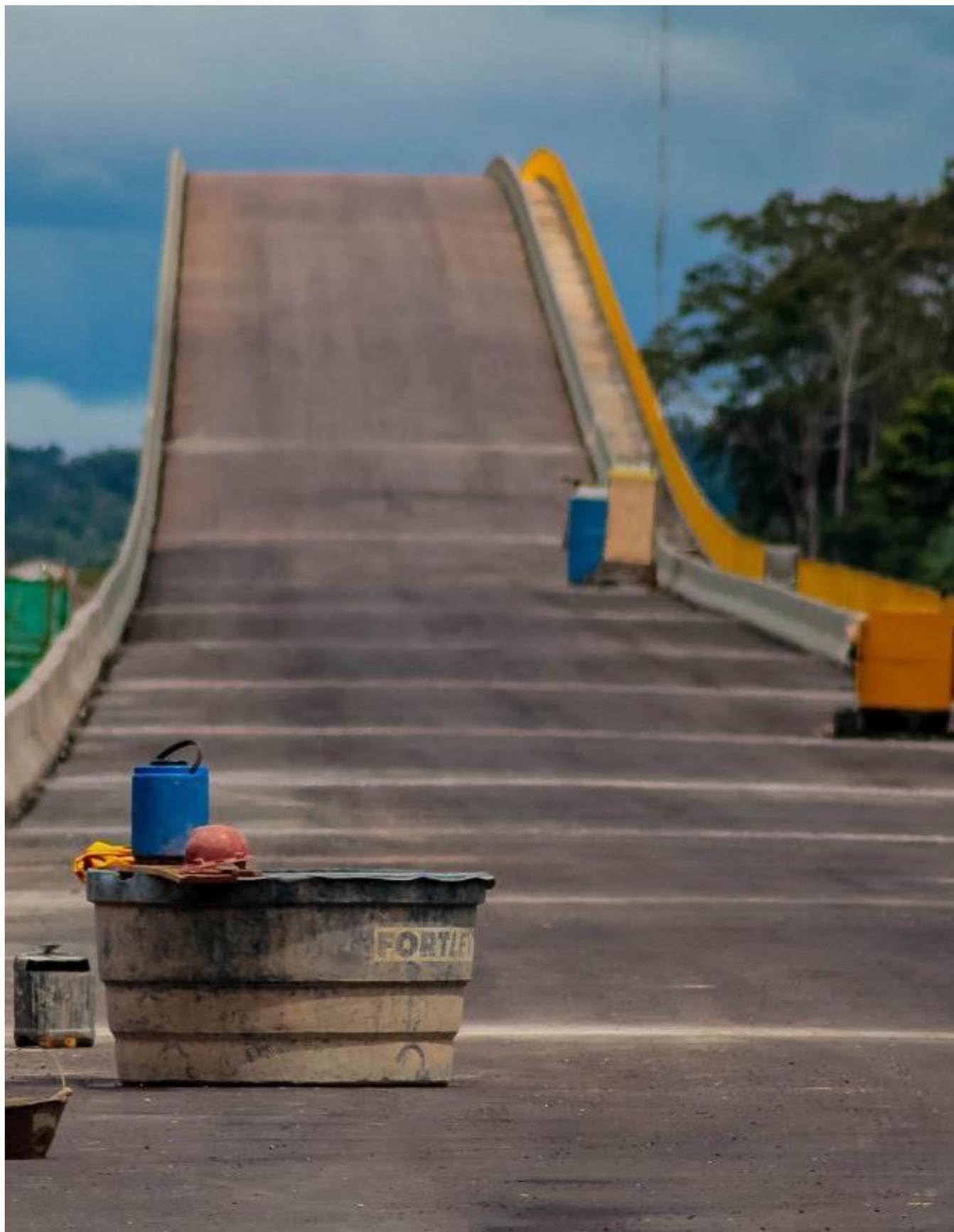
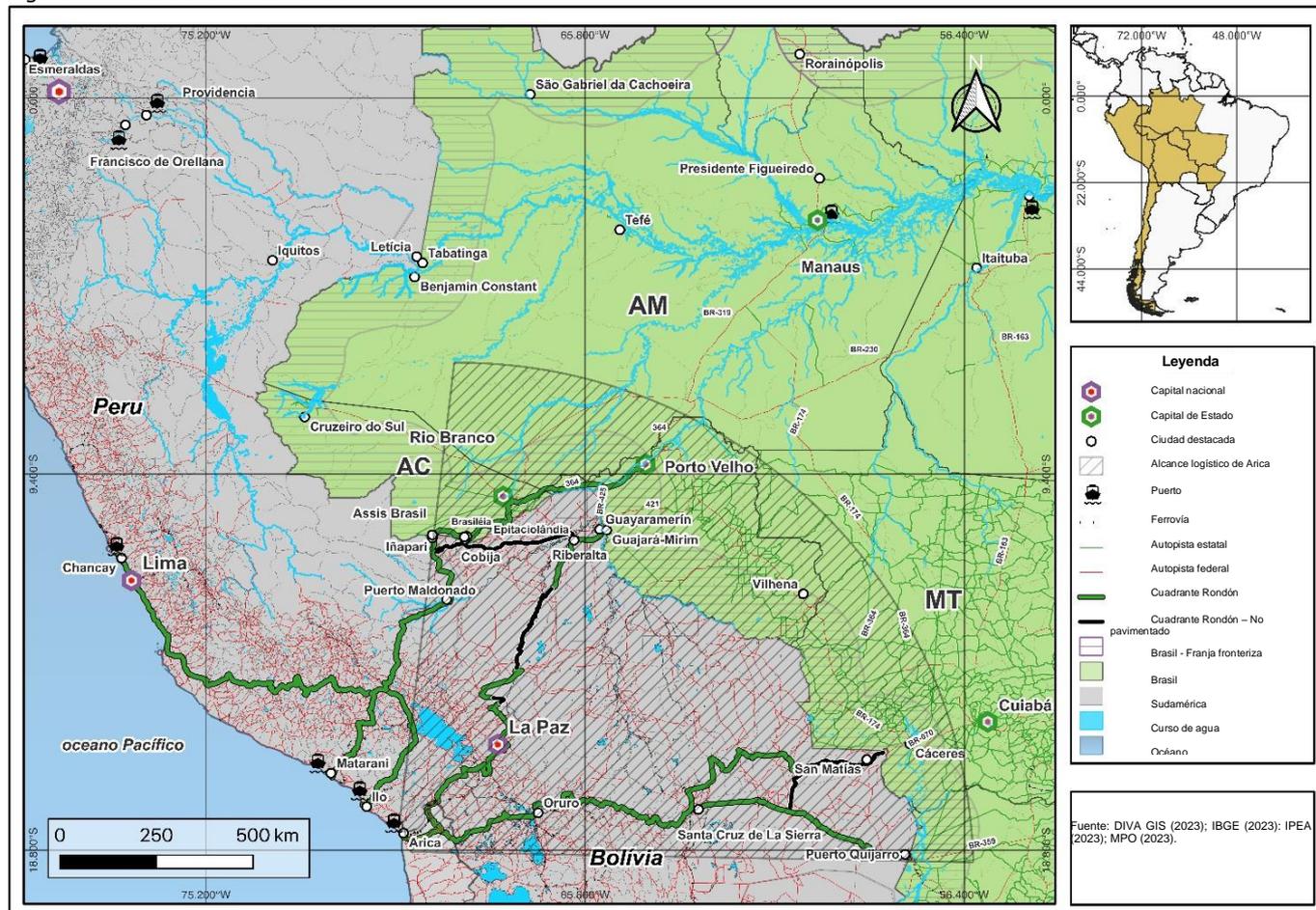


Foto: Daiane Mendonça

Figura 7 - Ruta Cuadrante Rondón



Fuente: SIDSA.

La Ruta Cuadrante Rondón abarca directamente tres estados brasileños: Acre, Rondônia y el oeste de Mato Grosso, y podría influir en el futuro en la economía de parte de Amazonas. La llamada "Autopista Interoceánica" o "Carretera del Pacífico", pavimentada a lo largo de casi 2.400 kilómetros, comienza en Porto Velho-RO, en la BR-364, y sigue hasta la costa de Perú. La carretera pasa por el puente Abunã sobre el río Madeira, inaugurado en 2021, entra en Acre y sigue por la BR-317 hasta las ciudades fronterizas de Brasília-AC y Epitaciolândia-AC, fronteras con Bolivia, y Assis Brasil-AC, frontera con Perú.

En territorio peruano, la "Carretera del Pacífico" atraviesa las ciudades de Iñapari, Puerto Maldonado, Urcos, Cusco, Abancay y Nazca. La ruta entre Porto Velho-RO y los puertos de Matarani-PER e Ilo-PER representa un gran potencial para la exportación de productos brasileños y la importación de mercancías que pueden abastecer parte de la demanda de los estados de las regiones Norte y Centro-Oeste de Brasil. También hay posibilidades de transporte multimodal en la región, debido al potencial fluvial de integrar Porto Velho-RO, Itacoatiara-AM, Manaus-AM, Santana-AP, Belém-PA, Tabatinga-AM y Caracaraí-RR, entre otras ciudades amazónicas. La Ruta Cuadrante Rondón se conecta así con otras dos: la Ruta de las Islas Guayanas y la Ruta Multimodal Manta-Manaus.

Uno de los temas cruciales de la Ruta Cuadrante Rondón es la necesidad de una mayor implicación de Bolivia, que tiene fronteras activas con las ciudades de Corumbá-MS, Cáceres-MT y Guajará-Mirim-RO desde hace al menos un siglo. Además, el país está a punto de incorporarse al Mercosur. Ya en 1955, en un episodio que reafirma la importancia de la integración de las infraestructuras regionales, los presidentes de Brasil y Bolivia inauguraron el ferrocarril entre Santa Cruz de la Sierra-BOL y Corumbá-MS. El ferrocarril fue financiado por el gobierno brasileño y conectó el interior boliviano con el puerto de Santos-SP. Actualmente, más de US\$ 20 millones en importaciones de urea de Bolivia entran en Corumbá-MS por ferrocarril.

El nombre de la Ruta Cuadrante Rondón es una doble referencia. En primer lugar, considera un cuadrante centrado en la ciudad portuaria de Arica, en Chile, con influencia logística que se extiende a las ciudades fronterizas brasileñas de Assis Brasil-AC, Brasiléia-AC, Epitaciolândia-AC, Guajará-Mirim-RO, Cáceres-MT y Corumbá-MS. En segundo lugar, el nombre de esta Ruta pretende homenajear al gran explorador humanista e intrépido campesino Marechal Cândido Rondon, cuyos esfuerzos en pro de la integración nacional fueron notables.

2.1.5. Acre

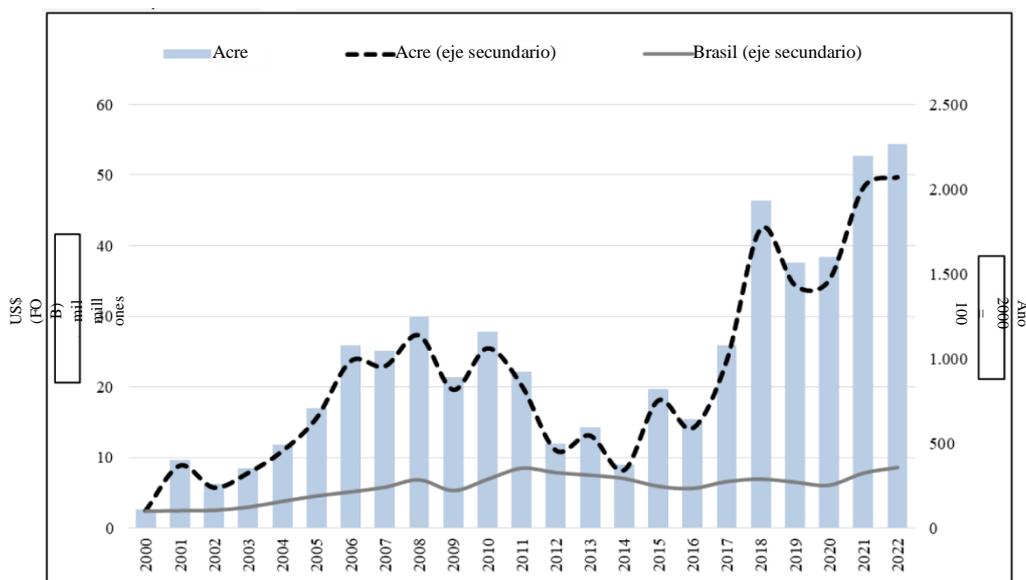
En comparación con los once estados considerados, Acre sigue teniendo un bajo volumen de comercio exterior. Las dificultades históricas en términos de infraestructura física han restringido las conexiones con otros estados brasileños y limitado la oferta exportable de Acre. Aun así, sus ventas externas crecieron 20 veces en comparación con 2000, alcanzando US\$ 54.400 millones en 2022, un récord histórico. Acre es uno de los pocos estados brasileños que tiene dos vecinos fronterizos entre sus cinco principales compradores desde 2010. Juntos, Bolivia y Perú representaron casi el 25% de las exportaciones totales de Acre en 2022. El comercio de Acre con Bolivia y Perú sólo ganó relevancia en 2004 y 2010, respectivamente, tras la inauguración de los puentes binacionales y la pavimentación del tramo peruano a Cusco en 2010, y la construcción del puente Billingham en Puerto Maldonado en 2011. Estas obras en Perú formaban parte de la cartera de proyectos finalizados de IIRSA/COSIPLAN.

Cabe señalar que antes de la inauguración del puente Brasiléia-AC con Bolivia en 2004 y del puente Assis Brasil-AC con Perú en 2006, Acre no exportaba regularmente a sus dos vecinos. En 2022, el 17% de las ventas del Estado salían del país por Assis Brasil-AC, en la frontera con Perú. En los próximos años, se espera que Acre y los estados vecinos se beneficien de rutas alternativas a los puertos tradicionales del Atlántico, tanto para las exportaciones intrarregionales como para las destinadas a los mercados de Asia-Pacífico. Actualmente, el mayor volumen de mercancías vendidas al exterior desde Acre sigue siendo a través de la URF del puerto de Manaus-AM (41%), al que se accede desde Porto Velho-RO a través de la

Hidrovia del Madeira.

La madera ha sido históricamente uno de los principales productos de exportación de Acre. Este grupo de bienes llegó a representar más del 85% del total vendido por el estado en 2002. Sin embargo, después de 2012, su peso relativo cayó al 32%. La nuez de Brasil, la carne y los despojos comestibles, el maíz y, más recientemente, la soja han ganado protagonismo. En 2022, justo detrás de la madera (32%), se situaron la soja (26%) y las nueces de Brasil (17%). La carne y los despojos comestibles y el maíz representan juntos el 15%.

Gráfico 5 - Exportaciones de Acre 2000-2022, en millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Acre y de Brasil (eje secundario, índice 100).



Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración: SIDA.

En el período considerado, entre 2000 y 2022, las importaciones de Acre cayeron de US\$ 9,8 millones a US\$ 5,2 millones. El mayor monto de compras externas de Acre ocurrió en 2014, como consecuencia inmediata de la crecida del río Madeira y la consecuente interrupción del tránsito en tramos de la autopista BR-364. En aquella ocasión, más de la mitad de las compras del Estado procedieron de Perú (49%) y Bolivia (4,4%). Actualmente, casi dos tercios de las importaciones de Acre entran en Brasil por las URFs de Macapá-AP, Santos-SP y Rio Grande-RS. Sólo 6% de las compras entran por los pasos fronterizos de Assis Brasil-AC y Epitaciolândia-AC, con embarques de cebollas, cueros, cemento y madera.

Acre – Puntos a destacar



Acre es el único estado brasileño que cruza sólo un país para llegar al Océano Pacífico, Perú. El país vecino está recibiendo considerables inversiones chinas en el megapuerto de Chancay, que se convertirá en una importante alternativa logística para las exportaciones e importaciones extrarregionales e intrarregionales de Acre, Rondônia e incluso Amazonas y Mato Grosso.

Otros estados brasileños pueden empezar a considerar el transporte de su producción a través de Acre. A medida que se intensifique el flujo de carga por la "Carretera del Pacífico" y se suavicen las dificultades aduaneras y normativas, será más factible ampliar el comercio intrarregional por esta ruta e incluso las exportaciones a los mercados de Asia Pacífico, a través de los puertos de Ilo (departamento de Moquegua), Matarani (departamento de Arequipa) y Chancay (departamento de Lima).



En cuanto al comercio exterior, el gobierno del estado propone algunos puntos: asociación con la empresa que gestiona el puerto de Chancay y con los gobiernos peruano y chino; implantación de la Zona de Procesamiento para la Exportación (ZPE), establecida en la ciudad de Senador Guiomard-AC; conexión aérea entre Cruzeiro do Sul-AC y Pucallpa-PER; instalación de puertos secos en la región del Alto Acre; implantación de la Zona de Libre Comercio en Assis Brasil-AC; adopción del Régimen Especial de Comercio Fronterizo (REFRONT) en Epitaciolândia-AC, Brasileia-AC y Cobija-BOL; Acuerdo de Cooperación Aduanera entre Brasil y Perú; integración del sistema tributario de Acre en el Sistema Siscomex; estructuración del Laboratorio de Análisis de Alimentos y del Laboratorio especializado en clasificación de maderas; implantación de vuelos internacionales entre ciudades peruanas y los estados de Acre y Rondônia; y modernización de los criterios adoptados para la concesión de créditos internacionales a pequeños municipios. También es necesario revisar las cuotas de transporte de camiones en la ruta Brasil-Perú; llenar la inspección agrícola del municipio de Assis Brasil-AC y estructurar las aduanas de las ciudades fronterizas con Perú y Bolivia.



No fue hasta 2021, con la inauguración del puente de Abunã sobre el río Madeira, en Rondônia, que Acre pudo integrarse físicamente con el resto del territorio brasileño a través de la BR-364, sin necesidad de utilizar barcazas. Aun así, varios tramos de la carretera se encuentran en condiciones inadecuadas, tanto de Rio Branco-AC a Porto Velho-RO como de Rio Branco-AC a Cruzeiro do Sul-AC.



La BR-317, de importancia estratégica para la región, también necesita mantenimiento. La carretera conecta Acre con la frontera con Bolivia, donde las ciudades de Brasileia-AC y Epitaciolândia-AC se integran con la boliviana Cobija (departamento de Pando) a través del Puente Binacional Wilson Pinheiro. La misma carretera, 110 kilómetros más adelante, conecta la ciudad de Assis Brasil-AC con Iñapari (departamento de Madre de Dios), en Perú, a través del Puente de Integración Brasil-Perú. Assis Brasil-AC se encuentra a 3.800 kilómetros del puerto de Santos-SP, a 1.800 kilómetros del puerto de Chancay- PER y a menos de 1.200 kilómetros de los puertos de Ilo-PER y Matarani-PER.



Como en muchas de las zonas fronterizas de Brasil, Acre tiene un número insuficiente de trabajadores cualificados para el despacho de aduanas, por lo que se recomienda la formación de profesionales en esta área. También hay un bajo número de funcionarios en las aduanas de Assis Brasil-AC, Brasiléia-AC y Eptaciolândia-AC, como funcionarios del IRS, inspectores de Vigiagro y agentes de ANVISA.



Se considera oportuno revisar la planificación del modelo de desarrollo de la región de AMACRO, acrónimo de Amazonas, Acre y Rondônia. Actualmente denominada Zona de Desarrollo Sostenible de Abunã Madeira, engloba 32 municipios brasileños del sur de Amazonas, el este de Acre y el norte y oeste de Rondônia. El gran desafío es evitar las externalidades negativas de la expansión agrícola y reforzar el uso consciente de la tierra, frenando las diversas actividades ilegales y estimulando la bioeconomía, como la producción natural de alimentos y la pesca artesanal.

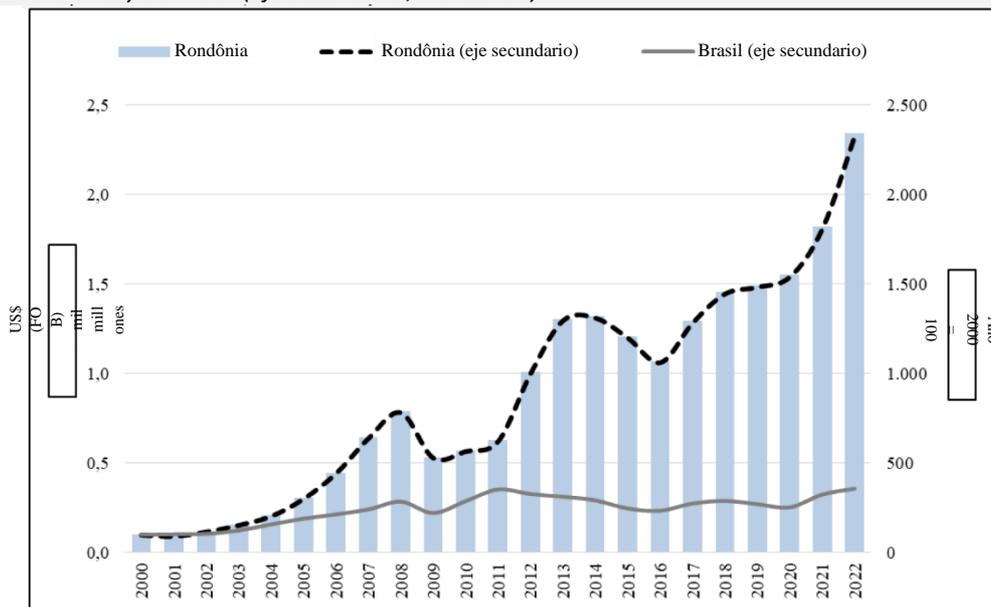
2.1.6. Rondônia

Entre 2000 y 2022, Rondônia multiplicó por más de 20 sus exportaciones. En ese período, las ventas externas de Rondonia pasaron de US\$ 100 millones a US\$ 2,3 millones. Al mismo tiempo, hubo una fuerte diversificación en el destino de las exportaciones. Al inicio del período, el estado vendía productos a 41 países, pasando a 105 naciones en 2022.

El estado de Rondônia ha ido consolidando su posición como economía importante en la región Norte de Brasil. En las últimas dos décadas se ha producido un avance innegable en la producción y exportación de bienes agrícolas, especialmente en la zona más al sur del estado. Estas transformaciones geoeconómicas se hacen aún más evidentes al comparar la lista de exportaciones de Rondonia a principios de la década de 2000 con el período más reciente. En el año 2000, las ventas de madera legal y registrada representaban casi el 93% de las exportaciones totales del estado, mientras que las exportaciones de carne y soja juntas representaban sólo el 1,1%. En la actualidad, la cuota de las ventas de madera ha caído al 3,5%, mientras que las exportaciones de carne y soja suman el 81%. El ritmo de crecimiento de las ventas de soja, carne de vacuno congelada o refrigerada y maíz, entre otros productos, ha sido fuerte.

Actualmente, de los 52 municipios de Rondonia, la ciudad de Vilhena-RO es la más responsable por las ventas externas del estado, seguida por la capital Porto Velho-RO y las ciudades de Rolim de Moura-RO y Cerejeiras-RO. En 2022, Vilhena-RO, situada en la frontera de Rondônia con Mato Grosso, exportó US\$ 638,8 millones, lo que indica un fuerte dinamismo.

Gráfico 6 - Exportaciones de Rondônia 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Rondônia y de Brasil (eje secundario, índice 100).



Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración: SIDSA.

Las importaciones de Rondônia también crecieron significativamente. Las compras al extranjero pasaron de US\$ 76 millones en 2000 a US\$ 719 millones en 2022. El monto importado se multiplicó por más de nueve veces en el período. Se destaca el ascenso de Asia como mayor proveedor de productos demandados por Rondônia. Entre 2000 y 2022, los mercados asiáticos pasaron del 2% a casi el 60% de las importaciones del estado. En 2022, la principal compra externa de Rondonia fueron los fertilizantes potásicos, que alcanzaron los US\$ 24,7 millones. En el mismo año, más del 63% de las compras de fertilizantes, en sus diversas formas, fueron adquiridas en Israel y se registró su entrada en Brasil a través de las UFR de Manaus-AM y Santarém-PA.

Rondônia – Puntos a destacar



Rondônia está experimentando profundos cambios económicos. Algunas regiones se han consolidado como uno de los principales espacios productivos en la nueva expansión de la frontera agrícola brasileña. El estado se ha convertido en uno de los principales productores de carne y soja del país. Se destacan las regiones de Ji-Paraná-RO, Cacoal-RO y Vilhena-RO, todas ubicadas a lo largo de la autopista BR-364. El mayor destino de las ventas de Rondonia es China y las principales salidas son los puertos de Manaus-AM y Santos-SP. Las exportaciones de algodón, maíz y café también están en auge.

El mercado consumidor sudamericano de carne de Rondonia ha crecido en los últimos años, aunque a un ritmo mucho más lento que el de China. En 2022, Chile fue el segundo mayor comprador, con registros de salida realizados casi exclusivamente a través de las aduanas de São Borja-RS y Dionísio Cerqueira-SC. En el caso de Perú, la mitad de las exportaciones de carne se registraron en el paso fronterizo de Assis Brasil-AC con Iñapari; el resto se realizó a través de puertos de la región Sur.



Existe un gran potencial logístico multimodal en Rondônia. La BR-364, importante autopista de integración nacional atraviesa todo el estado. Esta vía de acceso de Rondônia a Acre, Bolivia, Perú y el Océano Pacífico se ha dinamizado con la apertura del puente de Abunã en 2021. El estado también se beneficia de otras alternativas desde Porto Velho-RO: la Hidrovía del Madeira, hasta Itacoatiara-AM, y la BR-425, que une Nova Mamoré-RO con Guajará-Mirim-RO. Hay otras dos opciones de carreteras desde Porto Velho-RO: la BR-319 hasta Manaus-AM, opción considerada en épocas de sequía grave en el río Madeira, y la conexión con la BR-230, la Carretera Transamazónica, que pasa por las ciudades de Humaitá-AM, Itaituba-PA, Altamira-PA y Marabá-PA.



Hay diez proyectos de Rondônia incluidos en el Nuevo PAC que están directamente relacionados con la integración sudamericana. Entre ellos están la duplicación de la autopista BR-364, de Vilhena-RO a Porto Velho-RO; los puentes de la autopista BR-425 en Nova Mamoré-RO, y la mejora de las condiciones de esta carretera; y la construcción del puente binacional sobre el río Mamoré en Guajará-Mirim-RO, en la frontera con Guayaramerín, en el departamento de Beni, en Bolivia.



El gobierno estadual demanda la pavimentación de la carretera Expresso Porto, que conecta la BR-364 al puerto granelero; el dragado, señalización y batimetría de la Hidrovía del Madeira; y la construcción de una terminal fluvial (IP4) en el municipio de Costa Marques-RO, sobre el río Guaporé, en la frontera con Bolivia. Además, se propuso la estructuración de los aeropuertos de Porto Velho-RO, Ariquemes-RO, Guajará-Mirim-RO y Costa Marques-RO, así como la remodelación y ampliación de los aeropuertos de Ji-Paraná-RO, Cacoal-RO y Vilhena-RO. Utilizando la ciudad fronteriza de Costa Marques-RO, que ya está conectada a la BR-364 por la BR-429, el Estado podría importar sal mineral de Bolivia y exportar piedra caliza de Rondônia. Costa Marques alberga el Fuerte Real Príncipe da Beira, el mayor edificio militar portugués fuera de Europa, construido en 1775 a orillas del río Guaporé.



Diversas carteras de IIRSA/COSIPLAN ya incluían la construcción del puente internacional entre Guajará-Mirim-RO y Guayaramerín-BOL y la continuación de la BR-364 desde Cruzeiro do Sul-AC hasta la frontera con Perú, en dirección a la ciudad de Pucallpa-PER. Otros proyectos de IIRSA/COSIPLAN en Rondônia han sido concluidos, como la mejora de la navegabilidad del sistema Solimões-Amazonas; la conexión por carretera entre Rio Branco-AC y Cruzeiro do Sul-AC, a través de la BR-364; el puente binacional sobre el río Acre, entre Assis Brasil-AC e Iñapari-PER; y las líneas de transmisión de las centrales hidroeléctricas de Santo Antônio y Jirau, cerca de Porto Velho-RO.

Son necesarias obras en el "tramo medio" de la BR-319 (entre el km 250 y el km 655), entre Porto Velho-RO y Manaus-AM, y en la BR-421, entre Nova Mamoré-RO y Ariquemes-RO. La pavimentación de esta última carretera podría contribuir a reactivar el dinamismo de Guajará-Mirim-RO, ciudad que ya cuenta con una Zona de Libre Comercio regulada desde 1993 y que en los próximos años dispondrá de un puente binacional con Bolivia. El compromiso de construir este puente ya estaba previsto en el Tratado de Petrópolis de 1903 y reafirmado en varias ocasiones, como el Protocolo Adicional de 1966 y el Acuerdo de 1971.

Otro de los potenciales de Rondônia es la bioeconomía. Es posible aumentar la escala, ampliar las exportaciones y diversificar los destinos de venta del pescado amazónico procesado por frigoríficos del estado. Se destaca la producción de tabaqui y pirarucu en el Valle de Jamari, especialmente en Ariquemes-RO, la "Capital del Tabaqui". Una dinámica similar podría darse con el incremento de la producción de cacao y la venta al exterior, especialmente en Jaru-RO y zonas aledañas, con la

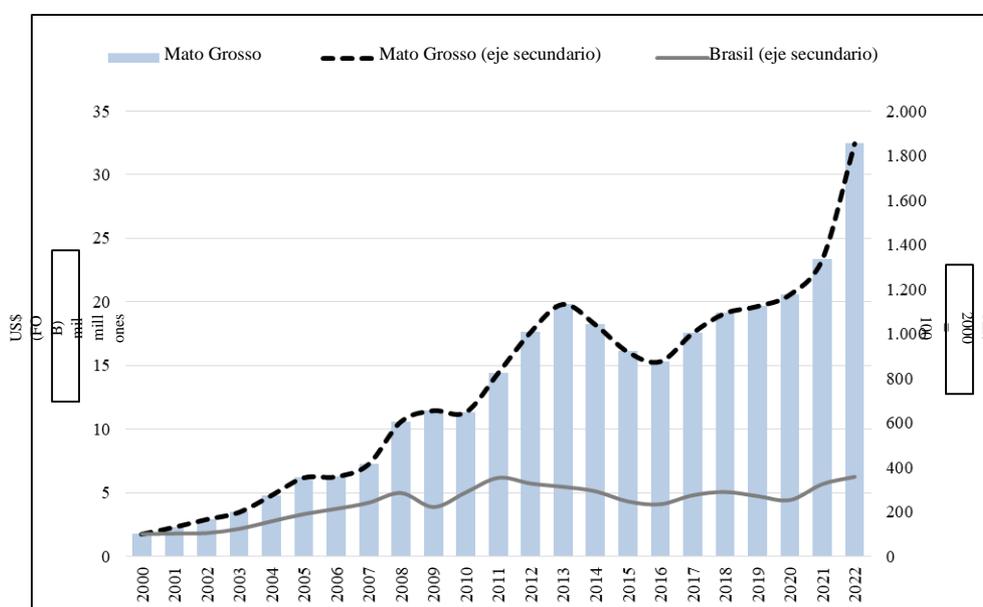
creación de espacios asociativos. Recientemente se creó en Porto Velho-RO el primer Centro de Bioeconomía y Conservación de la Amazonia.

2.1.7 Mato Grosso

Entre 2000 y 2022, Mato Grosso se convirtió en un importante proveedor del mundo y saltó del 10º al 4º puesto entre los principales estados exportadores de Brasil. Las ventas externas del estado crecieron más de 18 veces en el período, de US\$ 1.700 millones a más de US\$ 32.000 millones, alcanzando un máximo histórico. En 2022, el complejo de la soja, el maíz, la carne bovina y el algodón representaron casi el 95% de las ventas totales del estado. En el período en cuestión, el peso relativo de los mercados asiáticos en las ventas de Mato Grosso aumentó del 15% al 60%, en detrimento de los socios europeos. China es el mayor comprador del Estado, con el 34% del total. A pesar de ello, Mato Grosso sigue transportando cerca del 60% de su producción a través de los puertos de Santos-SP y Paranaguá-PR.

Nueve ciudades de Mato Grosso exportaron más de US\$ 1.000 millones cada una en 2022. Ellas fueron: Rondonópolis-MT, Sorriso-MT, Sinop-MT, Primavera do Leste-MT, Querência-MT, Campo Verde-MT, Campo Novo do Parecis-MT, Nova Mutum-MT y Sapezal-MT. La suma de las exportaciones de estas nueve ciudades de Mato Grosso totalizó US\$ 15.600 millones, lo que supera las ventas externas de veinte Unidades Federativas (UF) el año pasado.

Gráfico 7 - Exportaciones de Mato Grosso 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Mato Grosso y de Brasil (eje secundario, índice 100)



Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración: SIDSA.

En el mismo período, las importaciones de Mato Grosso crecieron más de 60 veces, de US\$ 158 millones en 2000 a US\$ 5.800 millones en 2022. El aumento se debe principalmente a las compras externas de fertilizantes, que representaron más del 80% del total. Las importaciones de fertilizantes del Estado provienen de Canadá, Rusia, China y Estados Unidos, países ribereños del Océano Pacífico; sin embargo, entran en Brasil principalmente a través de las URF Santos-SP y Paranaguá-PR.

Mato Grosso – Puntos a destacar



Uno de los mayores desafíos de la economía de Mato Grosso en los próximos años será diversificar su estructura productiva y exportadora. El escenario de continua y acelerada expansión de las ventas de *commodities* crea una condición extraordinariamente favorable para que el Estado promueva políticas públicas que agreguen valor a su producción, aplicando el alto volumen de capital acumulado. El mayor desarrollo del sector agroindustrial en Mato Grosso podría ser la primera etapa de una industrialización impulsada por los crecientes vínculos con los mercados sudamericanos, facilitados por la ubicación geográfica del estado y las *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano*.



Mato Grosso utiliza cada vez más los puertos del Arco Norte (por encima del paralelo 16°) para transportar sus granos. Como alternativa a Santos-SP y Paranaguá-PR, actualmente la ruta más utilizada para las exportaciones ha sido la BR-163, pasando por las ciudades de Nobres-MT, Nova Mutum-MT, Lucas do Rio Verde-MT, Sorriso-MT, Sinop-MT y Colíder-MT hasta llegar a las márgenes del río Tapajós, en el puerto de Miritituba, en Itaituba-PA. En menos de dos décadas, el trayecto se ha convertido en una ruta clave para el Centro-Oeste brasileño, activando múltiples puertos amazónicos. Apostando por la multimodalidad, el Nuevo PAC incluye también el proyecto Ferrogrão (EF-170). Con un trazado casi paralelo a la BR-163, el ferrocarril se enfrenta a los comentarios críticos de los organismos medioambientales.



La consolidación de alternativas logísticas que acerquen algunas regiones de Mato Grosso a puertos del sur de Perú y del norte de Chile podría facilitar la entrada de productos del Centro-Oeste y del norte de Brasil en los mercados sudamericanos y, en algunos casos, estimular las exportaciones a Asia-Pacífico. En 2023, el Gobierno estatal firmó una orden de servicio para iniciar las obras de infraestructura de la Zona de Procesamiento de Exportación (ZPE) de Cáceres-MT. La entrada de Bolivia en Mercosur podría estimular la actividad económica en esta región.

Sin embargo, el aumento de los flujos de mercancías y pasajeros a través de esta frontera dependerá también de la mejora de la autopista BR-070, que parte de Brasília-DF y sigue hasta Cáceres-MT, pasando por Barra do Garças-MT y Cuiabá-MT. En territorio boliviano, habrá que hacer ajustes en la Ruta 10, entre San Matías-BOL y Colonia Piraí-BOL. En diciembre de 2007, los presidentes de Brasil, Bolivia y Chile firmaron la Declaración de La Paz, con el objetivo de crear un corredor bioceánico entre los puertos de Arica-CHI e Iquique-CHI, las ciudades de La Paz-BOL, Oruro-BOL, Cochabamba-BOL y Santa Cruz de la Sierra-BOL y los estados de Mato Grosso do Sul y São Paulo.



En un escenario en el que parte de las exportaciones de Mato Grosso do Sul utilicen gradualmente las alternativas logísticas del Pacífico sudamericano, a través de la Ruta del Cuadrante de Rondón, las nuevas opciones irán ganando escala suficiente para el establecimiento de rutas continuas desde las costas chilena y peruana hasta Asia-Pacífico. Este movimiento también intensificará el transporte marítimo de cabotaje a lo largo de la costa del Pacífico, promoviendo la economía circular.

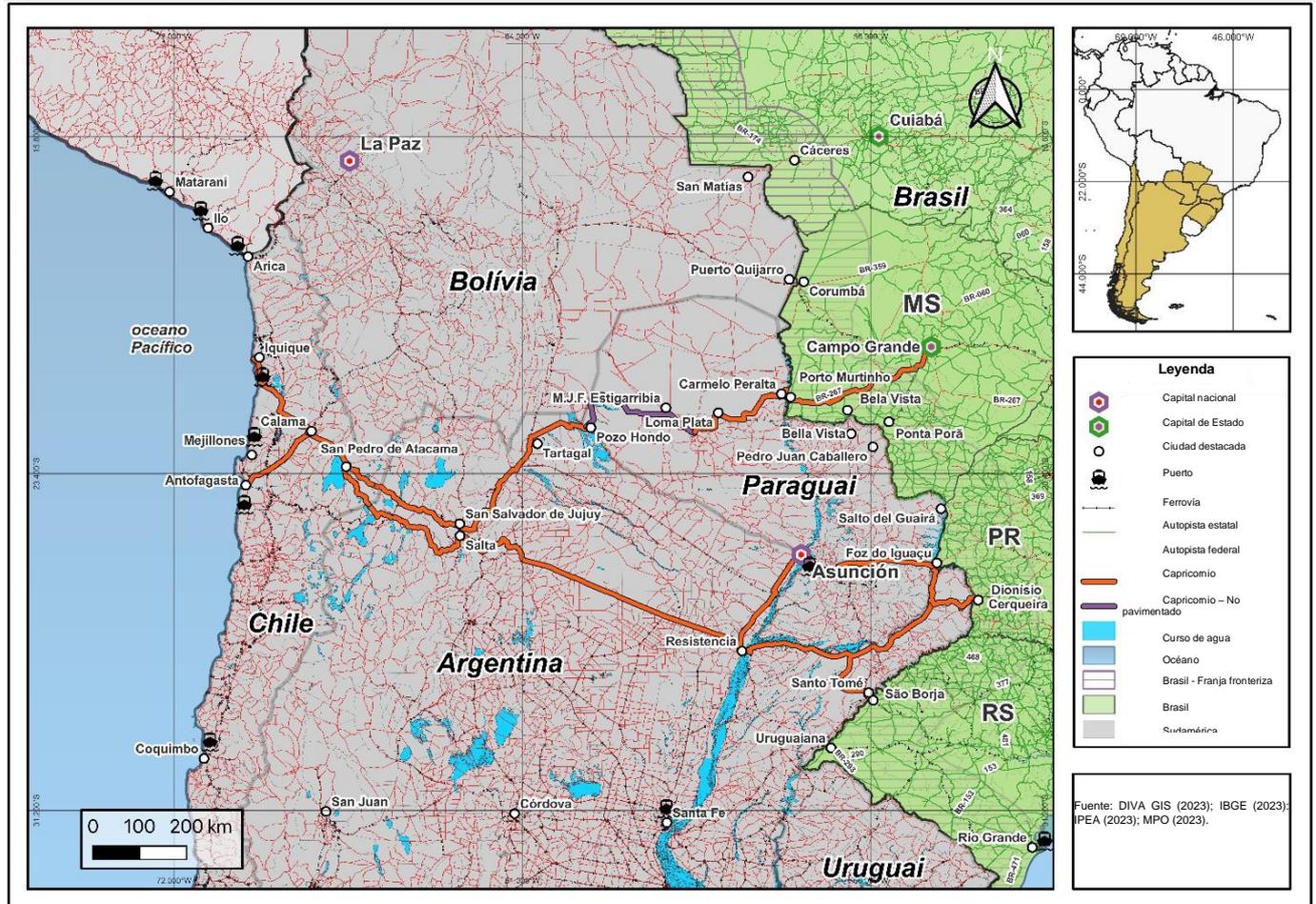
A lo largo de la década de 2000, en el ámbito de IIRSA/COSIPLAN, se completó la carretera de circunvalación Corumbá-MS en Mato Grosso; el área de control integrado entre Corumbá-MS y Puerto Quijarro en Bolivia; el paso fronterizo entre Cáceres-MT y San Matías en Bolivia; y la pavimentación del paso fronterizo San Matías-BOL.

Ruta 4 – Capricornio



Foto: Toninho Ruiz

Figura 8 - Ruta de Capricornio



Fuente: SIDSA.

La Ruta de Capricornio abarca los estados de Mato Grosso do Sul, Paraná y Santa Catarina, e incluso podría extender su influencia hasta el noroeste de Rio Grande do Sul. Esta ruta enlaza con otras dos *Rutas de Integración y Desarrollo*: la de Porto Alegre - Coquimbo, al sur, y la del Cuadrante Rondón, al norte. Además, la Ruta de Capricornio, que comienza en Santos-SP y Paranaguá-PR, tiene diferentes rutas que pasan por ciudades fronterizas brasileñas. A pesar de encontrarse en latitudes diferentes, las rutas de Porto Murtinho-MS, Foz do Iguacu-PR, Dionísio Cerqueira-SC e incluso São Borja-RS convergen en las ciudades argentinas de Salta y Jujuy antes de cruzar los Andes, por el Paso de Jama o el Paso de Sico, hacia los puertos chilenos de Antofagasta, Mejillones, Iquique y Arica, en el Pacífico.

En Mato Grosso do Sul, esta ruta se denomina Ruta Bioceánica o Corredor Vial Bioceánico desde Porto Murtinho hasta los puertos del norte de Chile. Esta ruta conecta territorios históricamente excluidos del proceso de desarrollo: el Centro-Oeste de Brasil, el Chaco de Paraguay, el Noroeste de Argentina y el Norte de Chile. El Corredor Porto Murtinho se institucionalizó con la Declaración Presidencial de Asunción en 2015, cuando se creó un Grupo de Trabajo que ha estado activo desde entonces gracias al modelo de gobernanza adoptado con los países vecinos, los gobiernos subnacionales y los actores locales de los más

diversos partidos políticos.

En 2017, el compromiso de los países con la Carretera Bioceánica Porto Murtinho-MS fue reafirmado con la Declaración Presidencial de Brasilia. De 2019 a 2022, período en que se profundizó la desintegración económica y la fragmentación política regional (BARROS; SAMURIO; GONÇALVES, 2022), este Corredor demostró ser un proyecto resiliente, a pesar de la parálisis de UNASUR y de COSIPLAN. Es el único proyecto con dos declaraciones presidenciales. En septiembre de 2023, también se creó el Frente Parlamentario en defensa de la Ruta Bioceánica en la Asamblea Legislativa de Mato Grosso do Sul, evento que contó con la presencia de la Ministra de Planificación y Presupuesto, Simone Tebet.

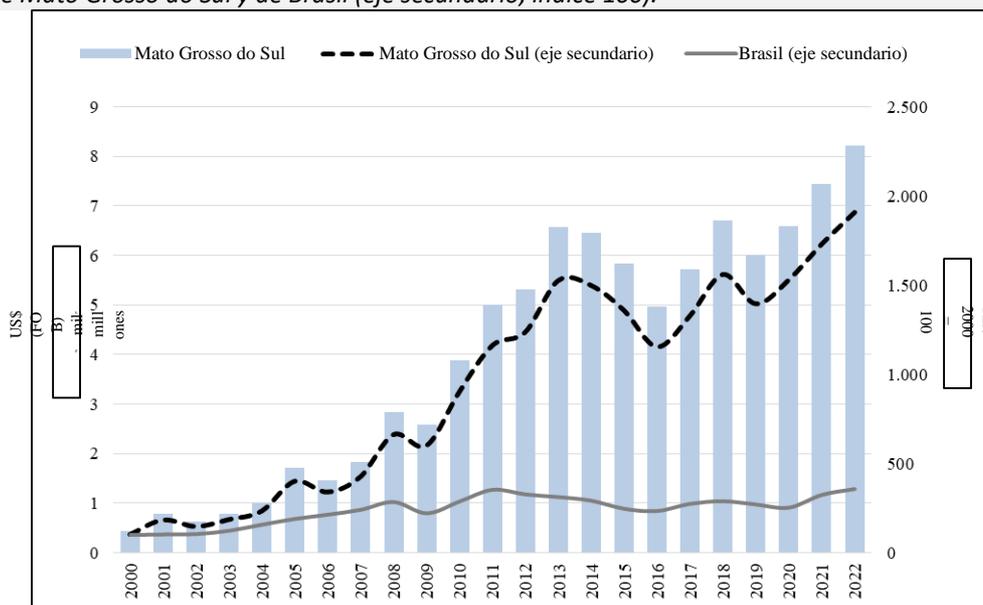
2.1.8 Mato Grosso do Sul

Las exportaciones de Mato Grosso do Sul han crecido rápidamente en los últimos años, pasando de US\$ 430 millones en 2000 a US\$ 8.200 millones en 2022. En ese período, las ventas externas se multiplicaron por 19. El año pasado, sólo China representó más del 35% de las exportaciones totales del estado, lo que supone un enorme salto en comparación con su peso en 2000, de sólo el 0,8%.

Las exportaciones de la economía de Mato Grosso do Sul están muy concentradas en cinco tipos de productos, que totalizaron más del 90% en 2022: el complejo de la soja, la carne y los despojos comestibles, la celulosa, el maíz y el azúcar de caña. Hay un gran peso de las economías asiáticas como principales compradores del estado. En el caso de la soja en grano, la cuota asiática es del 90%; el maíz, del 56%; la carne de vacuno congelada, del 54%; y la celulosa, del 53%.

En 2022, el 10% de las exportaciones de Mato Grosso do Sul se destinaron a economías sudamericanas. El mayor socio regional es Argentina, a la que vende soja y mineral de hierro por la hidrovía del río Paraguay, desde Corumbá-MS y Porto Murtinho-MS. Otros mercados regionales que compran productos de Mato Grosso do Sul son Chile, que compra carne de vacuno a través de las aduanas de São Borja-RS y Dionísio Cerqueira-SC, y Venezuela, que compra aceite de soja a través de la frontera en Pacaraima-RR.

Gráfico 8 - Exportaciones de Mato Grosso do Sul 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Mato Grosso do Sul y de Brasil (eje secundario, índice 100).



Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración: SIDA.

En el caso de las importaciones de Mato Grosso do Sul, se destaca el gas natural boliviano, con US\$ 1.400 millones en 2022, registrados por la URF de Corumbá-MS. Cabe destacar también que las compras de fertilizantes del Estado crecieron más de 190 veces entre 2000 y 2022, saltando a US\$ 860 millones. Los principales mercados proveedores de fertilizantes a Mato Grosso do Sul fueron Canadá, Rusia y China, que bordean el Océano Pacífico. Aun así, más del 90% del fertilizante que entraba en territorio nacional lo hacía por el puerto de Paranaguá-PR.

Mato Grosso do Sul – Puntos a destacar



Desde Porto Murtinho-MS, el Corredor Vial Bioceánico cruzará el puente internacional hasta Carmelo Peralta-PAR. Desde allí, el camino continuará hacia Loma Plata-PAR, Marechal Estigarribia-PAR y Pozo Hondo-PAR, este último en la frontera con Argentina, con la localidad de Misión La Paz- ARG. En el Noroeste argentino, la ruta va desde Tartagal-ARG hasta las ciudades de Salta-ARG y Jujuy- ARG, donde confluyen las carreteras de Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e incluso Rio Grande do Sul. En dirección a Calama-CHI, las carreteras se dirigen hacia el Paso de Sico (vía Salta) o el Paso de Jama (vía Jujuy), antes de continuar hacia las ciudades portuarias de Antofagasta-CHI, Mejillones-CHI, Tocopilla-CHI, Iquique-CHI y Arica-CHI.



Las obras del puente internacional sobre el río Paraguay, financiadas por Itaipú Binacional y cuya finalización está prevista para 2025, conectarán Mato Grosso do Sul y otros estados adyacentes con la región del Chaco paraguayo (departamentos de Alto Paraguay y Boquerón), el noroeste de Argentina (provincias de Salta y Jujuy) y el norte de Chile (regiones de Antofagasta y Tarapacá). Recientemente se ha anunciado una licitación para la obra de construcción de los accesos al puente, proyecto incluido en el programa Nuevo PAC.

La carretera de Mato Grosso do Sul al Pacífico ha seguido avanzando a pesar de los cambios de gobierno en la región, gracias al modelo de gobernanza adoptado juntamente con los países vecinos, gracias al compromiso de los gobiernos subnacionales, del Estado y de los municipios, y gracias a la implicación y unidad de actores y líderes de diferentes partidos políticos. Aunque algunos tramos del Corredor de Porto Murtinho-MS están incluidos en la cartera de IIRSA/COSIPLAN, el proyecto solo ha avanzado con su propio modelo de gobernanza. COSIPLAN se menciona en la Declaración de Asunción de 2015, pero no en la Declaración de Brasilia de 2017, lo que indica que ha perdido su capacidad para tratar cuestiones de infraestructuras regionales, especialmente las que tienen una dimensión subnacional.



Porto Murtinho-MS ocupa una posición geográfica privilegiada en la Hidrovía del Paraguay. Por las orillas de la ciudad ya pasan soja y mineral de hierro, este último procedente de Corumbá-MS y Ladário-MS a través de convoyes de barcazas fluviales. Con el puente binacional, Porto Murtinho-MS podría elevarse a la categoría de centro logístico multimodal, impulsado por los flujos de compraventa estatales y regionales. El gobierno del estado está trabajando para internacionalizar el aeropuerto de la ciudad, crear una Zona de Procesamiento de Exportaciones (ZPE), elaborar un Plan Maestro de Desarrollo y construir un carril adicional en la BR-267 entre Jardim-MS y Porto Murtinho-MS.



En julio de 2023, se inauguró en Campo Grande-MS la primera Oficina Comercial de la Corporación de Desarrollo de la Región de Tarapacá, en Chile. La iniciativa pretende impulsar las negociaciones entre empresas brasileñas y chilenas para un mejor aprovechamiento de la Ruta Bioceánica. Siempre que haya escala suficiente, adecuaciones portuarias y estímulo al cabotaje marítimo en la costa del Pacífico sudamericano, el Corredor permitirá que los productos salgan y lleguen al estado de Mato Grosso do Sul, al Centro-Oeste y a partes de la región Norte con menores costos logísticos y menor tiempo de tránsito.

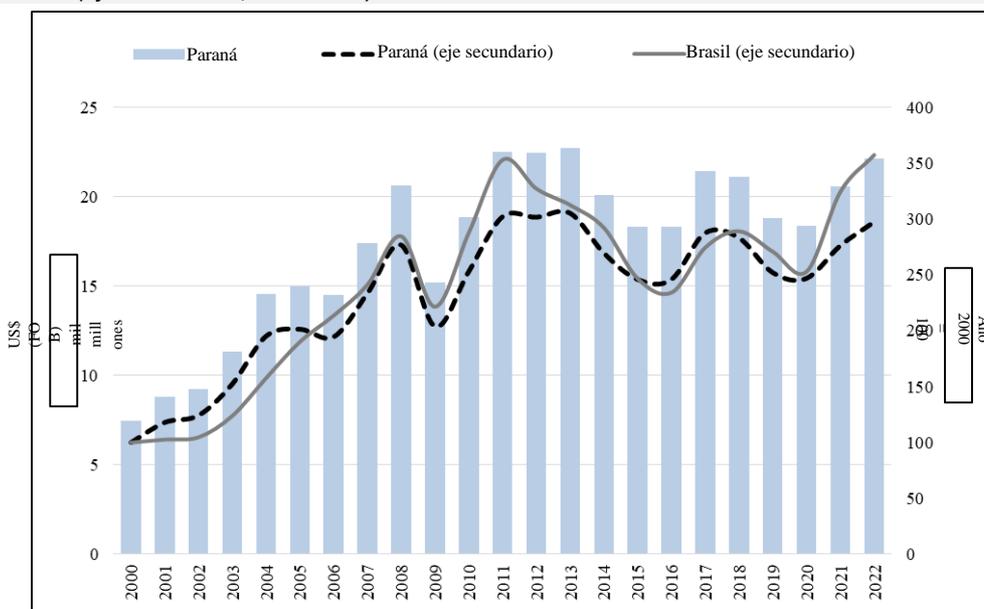
2.1.9 Paraná

En poco más de 20 años, Paraná ha cambiado profundamente los destinos de sus exportaciones, diversificando la composición de los compradores. La participación de China ha aumentado rápidamente, convirtiéndose en el principal destino de las ventas externas del estado, mientras que las participaciones relativas de los socios comerciales históricamente consolidados han disminuido. América del Sur fue el segundo mayor comprador de Paraná en 2022, con US\$ 4.500 millones (el 20% del total), sólo detrás de Asia, que adquirió el 34%.

Una de las características llamativas de la economía paranaense es su grado de complejidad, que se refleja en la gran variedad de exportaciones. Desde 2000, la lista de bienes vendidos al exterior se ha diversificado. Ese año, las exportaciones de automóviles, por ejemplo, representaron el 13% del total. Aunque crecieron en términos absolutos, en 2022 totalizaron menos del 2,5%, gracias al aumento de la cuota de otros bienes, como el complejo de la soja, la carne de ave, los azúcares, el maíz y la madera. En

2022, más del 60% de las ventas externas del Estado fueron embarcadas por el puerto de Paranaguá-PR. Otro 25% salió del país por las URFs de São Francisco do Sul-SC, Santos-SP, Itajaí-SC y São Borja-RS. Cuando se consideran las exportaciones para América del Sur, se destacan São Borja-RS, Uruguaiana-RS, Foz do Iguaçu-PR y Corumbá-MS.

Gráfico 9 - Exportaciones de Paraná 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Paraná y de Brasil (eje secundario, índice 100).



Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración: SIDSA.

Por otro lado, las importaciones de Paraná se multiplicaron casi por tres entre 2000 y 2022, un crecimiento similar al de las importaciones brasileñas en el período. El salto experimentado por las compras externas de Paraná fue de US\$ 8.000 millones en 2000 a más de US\$ 22.000 millones en 2022. El año pasado, Paraná fue el cuarto mayor importador de Brasil. China se destaca como la principal fuente de las importaciones del estado, representando el 26% del total y fortaleciendo cada vez más su presencia. Las compras de fertilizantes de Paraná están creciendo en términos absolutos y porcentuales. En 2022, las importaciones de fertilizantes agrícolas alcanzaron US\$ 3.500 millones. En los últimos años, estos fertilizantes provienen cada vez más de países ribereños del Océano Pacífico, como China, Rusia y Canadá (a través del puerto de Vancouver). Cerca del 75% de todo lo que Paraná importó del mundo fue registrado en la aduana del puerto de Paranaguá-PR.

Paraná – Puntos a destacar



Se considera importante mejorar las vías de acceso en la región oeste de Paraná, especialmente a lo largo de la frontera trinacional. Entre las principales iniciativas están la duplicación de la autopista BR-277, en el tramo entre las ciudades de Cascavel-PR y Foz do Iguaçu-PR; la reactivación del puente internacional de Capanema-PR, en la frontera con la ciudad argentina de Comandante Andresito; y la activación de una nueva aduana 24 horas en Capanema-PR.



Está previsto que la Nova Ferroeste, que ya conecta Guarapuava-PR y Cascavel-PR, llegue hasta Guaíra-PR y conecte con Maracaju-MS, ciudad situada a 380 kilómetros de Porto Murtinho-MS. También está previsto un ramal entre Cascavel-PR y Foz do Iguaçu-PR, que en el futuro se interconectaría con Paraguay. Una vez que llegue a Maracaju-MS, el puerto de Paranaguá-PR quedaría conectado al Corredor Porto Murtinho-MS. La Nova Ferroeste, incluido en el Nuevo PAC, está en fase de licenciamiento ambiental con el IBAMA. Hace unos 15 años, este proyecto ferroviario ya estaba previsto en IIRSA/COSIPLAN.



La pista del Aeropuerto de Foz do Iguaçu-PR es la tercera más grande de Brasil. Por ello, la ciudad tiene un gran potencial para intensificar sus conexiones aéreas internacionales. Foz do Iguaçu-PR cuenta con un centro turístico desarrollado y una sólida infraestructura hotelera, que atraen a turistas de todo el mundo. Recientemente, el aeropuerto de la ciudad comenzó a operar vuelos directos a Argentina, Chile, Perú y Uruguay. La frontera trinacional, formada por Foz do Iguaçu-PR, Puerto Iguazú-ARG y Ciudad del Este-PAR, tiene una población aproximada de 700.000 habitantes.



La empresa Itaipú Binacional se ha convertido en una fuente adicional de financiación para proyectos de integración regional, entre los que destaca el Puente de Integración entre Foz do Iguaçu-PR y Presidente Franco-PAR. Los beneficios se han extendido no sólo a los 399 municipios de Paraná, sino también a lo largo de la frontera brasileña con Paraguay, beneficiando a Mato Grosso do Sul, especialmente el puente binacional en construcción entre Porto Murtinho-MS y Carmelo Peralta-PAR.



A pesar de prever un moderno sistema de cabecera única, como modelo para las demás fronteras de Brasil, el estado señala la falta de personal y equipos para la Policía Federal y la Policía Federal de Carreteras en la estructura del nuevo puente binacional en Foz do Iguaçu-PR. Del mismo modo, el gobierno del estado ha expresado la necesidad de una gestión coordinada de las fronteras Brasil-Paraguay en otras partes del estado: Santa Helena-PR y Puerto Indio-PY; y Guaíra-PR y Salto del Guayrá-PR.



Otros proyectos de Paraná incluidos en el Nuevo PAC fueron los accesos a la BR-277, el nuevo puente internacional de Foz do Iguaçu-PR; la restauración del puente Ayrton Senna y la variante de Guaíra-PR, en la frontera con Novo Mundo-MS y Salto del Guairá en Paraguay; la duplicación de la BR-163 entre Marechal Rondon-PR y Cascavel-PR y entre Cascavel-PR y Marmelândia-PR, facilitando la conexión con el Oeste de Santa Catarina; y la concesión del aeropuerto de Foz do Iguaçu-PR.

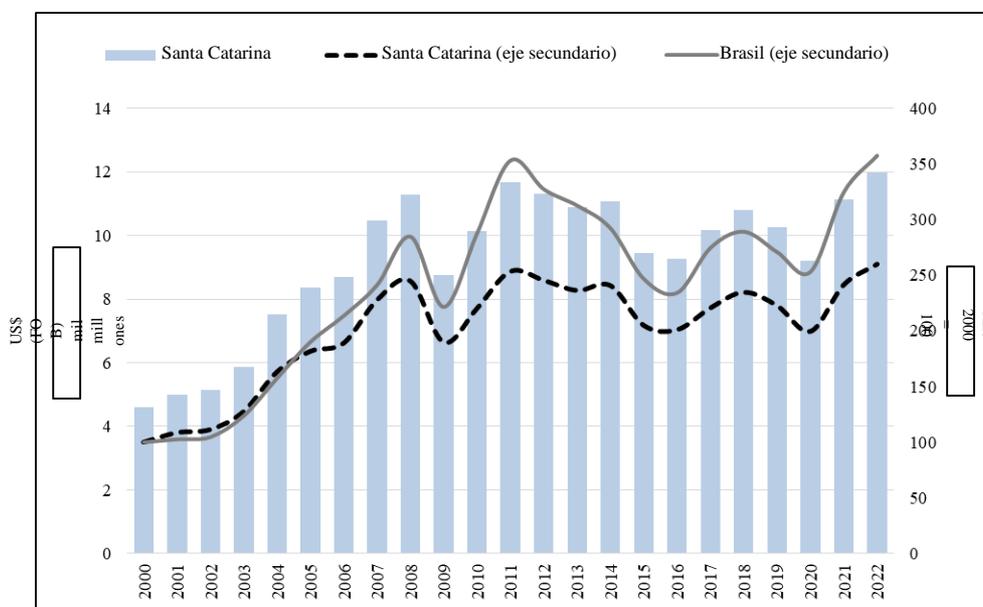
2.1.10 Santa Catarina

Las exportaciones de Santa Catarina pasaron de US\$ 4.600 millones en 2000 a casi US\$ 12.000 millones en 2022. La diversificación de las ventas externas del Estado, tanto de productos manufacturados y semimanufacturados como de *commodities*, indica su grado de desarrollo económico. Las exportaciones del estado incluyen una gran variedad de productos, desde motores eléctricos hasta proteínas animales producidas por grandes cooperativas.

Entre los principales destinos de las ventas de Santa Catarina en 2022 están Estados Unidos, China y países sudamericanos como Argentina, Chile y Paraguay. En el período analizado, la mayor parte de las exportaciones del Estado fueron embarcadas por los puertos de Itajaí-SC y São Francisco do Sul-SC. En el caso de las ventas externas de Santa Catarina a América del Sur, la mayor parte de los embarques se realizó por São Borja-RS, Uruguaiana-RS y Dionísio Cerqueira-SC, lo que indica una alta utilización del transporte carretero.

Gráfico 10 - Exportaciones de Santa Catarina 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Santa Catarina y de Brasil (eje secundario, índice 100).

Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración: SIDSA.



A su vez, entre 2000 y 2022, las importaciones de Santa Catarina pasaron de US\$ 1.700 millones para casi US\$ 29.000 millones. El año pasado, Santa Catarina fue el segundo mayor estado importador de Brasil, detrás de São Paulo. La dinámica expansiva de las compras externas llevó al estado a acumular un déficit comercial de US\$ 17.000 millones en 2022. China es el mayor proveedor de la economía catarinense, con el 40% del total. Entre sus socios de América del Sur destaca Chile, que suministra cobre a través del puerto de São Francisco do Sul-SC y pescado fresco a través de São Borja-RS. Santa Catarina es el estado brasileño con mayores relaciones comerciales con la economía chilena. Argentina vende

turismos al Estado a través de Uruguiana-RS.

Santa Catarina – Puntos a destacar

Las relaciones económicas que el Estado de Santa Catarina mantiene con los países sudamericanos podrán fortalecerse con el avance de la integración regional. El Estado ya cuenta con una infraestructura portuaria bien desarrollada, con cinco puertos: São Francisco do Sul, Itajaí, Itapoá, Imbituba y Navegantes (con proyectos de Nuevo PAC en los cuatro primeros). La facilitación logística que crearán las *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano* podrá acercar aún más el Estado a los mercados sudamericanos por vías no marítimas.



Es posible explotar el gran potencial que ofrecen la BR-163, en la frontera occidental, y la BR-282, que atraviesa Santa Catarina de este a oeste. Además, la BR-285 parte de Araranguá-SC, en la costa de Santa Catarina, y atraviesa todo Rio Grande do Sul, en dirección a São Borja-RS. Estas tres carreteras federales se incluyeron en el programa Nuevo PAC, al igual que el puente de Itapiranga- SC, que facilitará el tráfico de mercancías y pasajeros hacia São Borja-RS. Cabe destacar que la pavimentación de la estratégica BR-282 es un antiguo proyecto de la cartera de IIRSA/COSIPLAN.

El gobierno de Santa Catarina presentó proyectos necesarios para el desarrollo socioeconómico del estado y algunas de estas obras fueron incluidas en el Nuevo PAC. Las iniciativas más importantes para la integración regional están vinculadas al municipio de Dionísio Cerqueira-SC, en la frontera con Argentina. En 2022, el 72% de los US\$ 372 millones exportados por la aduana de Dionísio Cerqueira-SC provenían de otros estados, como Mato Grosso do Sul, Paraná, São Paulo, Goiás y Rondônia. La construcción de un puerto seco y un aeropuerto en la ciudad debería impulsar aún más su importancia y utilización.



El estado de Santa Catarina también fue incluido en el Nuevo PAC, con el estudio de nuevas concesiones para la Ferrovia do Frango (Vía del Pollo) (EF-487/499), de más de 860 kilómetros, que integrará el estado en dirección Este-Oeste. El ferrocarril proyectado unirá el puerto catarinense de Itajaí-SC a la ciudad fronteriza de Dionísio Cerqueira-SC. En 2022, US\$ 10.000 millones salieron de Brasil a través de la estructura portuaria de Itajaí-SC. De esta cantidad, más del 27% fue carne de pollo; alrededor del 40% de estas mercancías se destinaron a los mercados asiáticos.

Debido a las condiciones naturales específicas y a las obras de infraestructura portuaria, los puertos de Argentina y Uruguay no tienen las mismas condiciones favorables en términos de vientos, mareas, corrientes, olas, maniobrabilidad de los buques, visibilidad y calado que el puerto de Imbituba-SC, por ejemplo, el más austral de Santa Catarina. El gobierno del estado está dispuesto a trabajar en nuevas mejoras que puedan contribuir a su utilización por los países vecinos como "Puerto del Mercosur". La red de autopistas que conecta el litoral catarinense con Argentina refuerza esta posibilidad.

Ruta 5 – Porto Alegre – Coquimbo

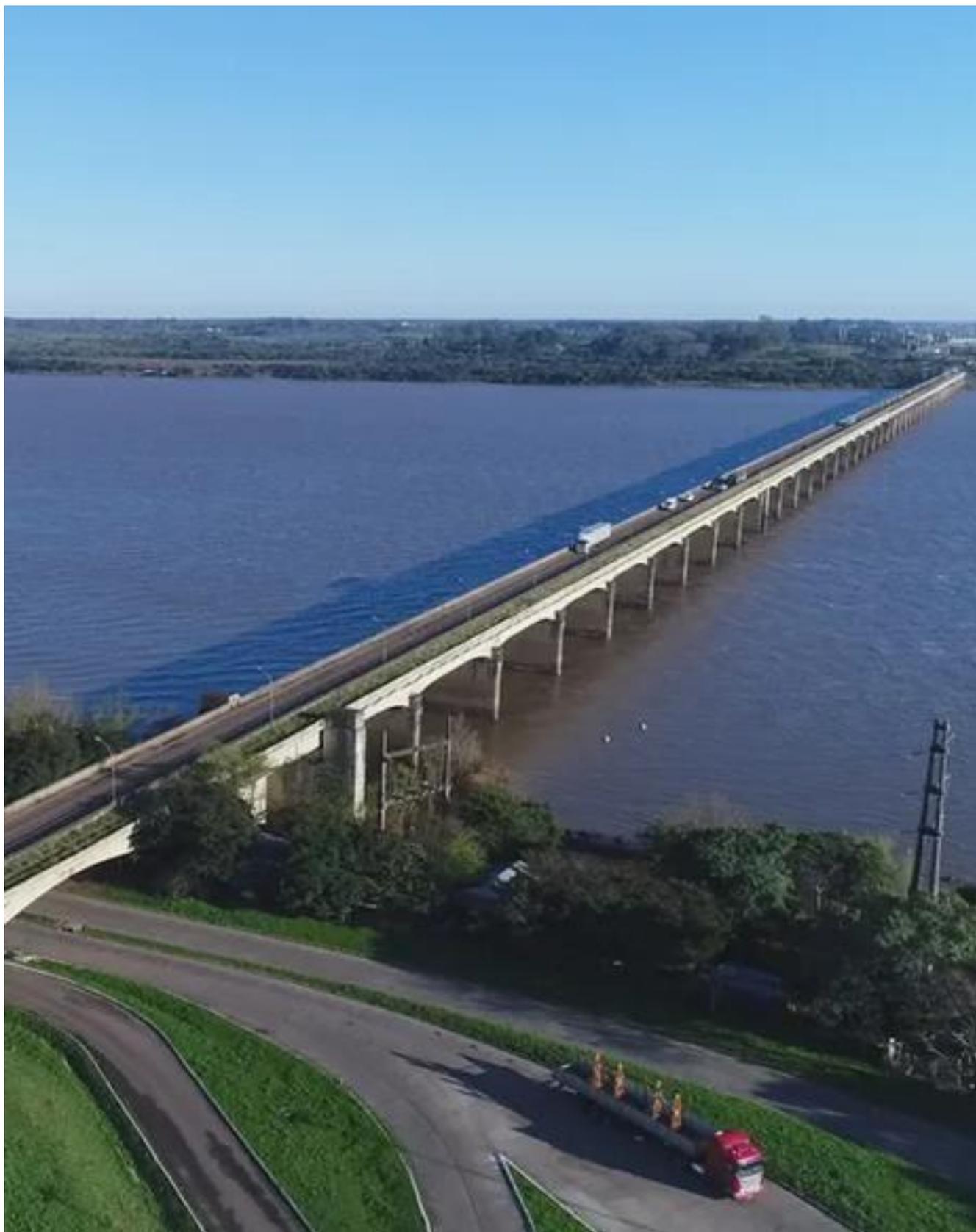
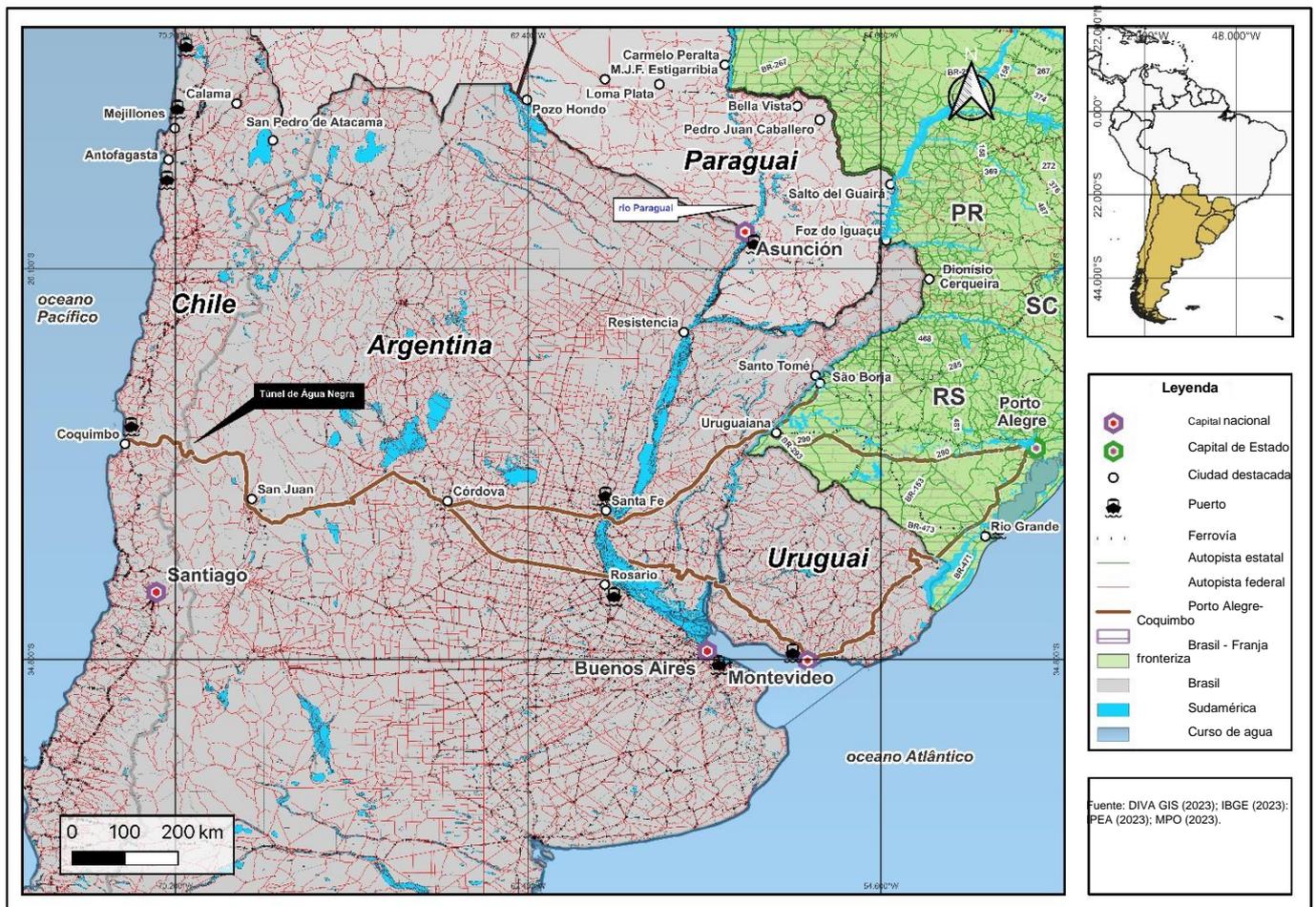


Foto: RBS TV

Figura 9 - Ruta Porto Alegre - Coquimbo



Fuente: SIDSA.

Las interacciones entre Rio Grande do Sul y sus dos vecinos, Argentina y Uruguay, son antiguas y bien establecidas. Fue dentro de los límites territoriales de Rio Grande do Sul donde se consolidaron las principales conexiones de Brasil con los países de América del Sur, con una mayor densidad y complejidad de relaciones económicas y una mayor oferta de infraestructuras físicas. Cabe destacar que 11 de las 33 ciudades hermanadas que Brasil tiene con otras naciones sudamericanas están en Rio Grande do Sul. Además, Uruguiana-RS ha sido históricamente la principal aduana para los productos brasileños que salen del país por vía terrestre. En 2022, sin embargo, por primera vez, São Borja-RS ocupó el primer lugar nacional, con el 29% del total. Juntas, estas dos ciudades fronterizas de Rio Grande do Sul representaron el 57% de los U\$ 20.100 millones de exportaciones brasileñas por carretera el año pasado.

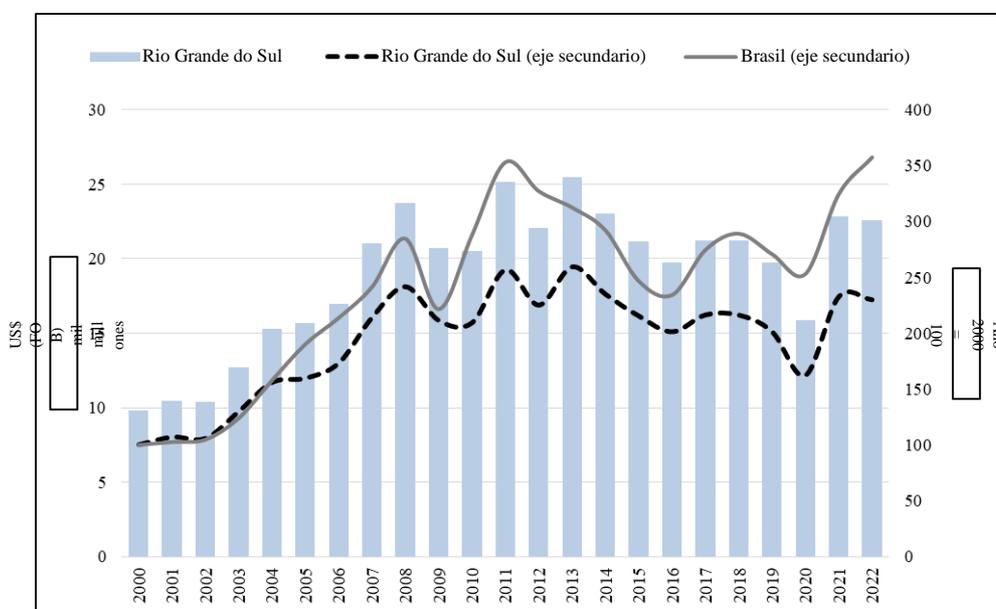
2.1.11 Rio Grande do Sul

La evolución de las exportaciones de Rio Grande do Sul entre 2000 y 2022 muestra grandes cambios. Al inicio del período, el 33% de las ventas externas del estado estaban constituidas por calzado y tabaco, principalmente destinados a Estados Unidos. Hoy, el 25% de las exportaciones del estado son

de soja y productos derivados, destinados a China. Estas ventas se han multiplicado por seis desde 2000, superando los U\$ 5.500 millones. Al mismo tiempo, hace poco más de dos décadas, la mitad de las exportaciones de Rio Grande do Sul se destinaban a Estados Unidos y la Unión Europea, y sólo el 13% a Asia. Hoy, Estados Unidos y Europa juntos representan el 25%, mientras que los mercados asiáticos suponen más del 35%.

A pesar de los cambios en las exportaciones y en los socios comerciales, no ha habido grandes cambios en las URF de las que salen las ventas exteriores de Rio Grande do Sul. Desde el año 2000, el puerto de Rio Grande concentra más del 65% del total de productos exportados de Rio Grande do Sul para el mundo.

Gráfico 11 - Exportaciones de Rio Grande do Sul 2000-2022, en mil millones de US\$ (FOB), a precios de 2022 (eje izquierdo) y exportaciones de Rio Grande do Sul y de Brasil (eje secundario, índice 100).



Fuente: Comex Stat-MDIC. Elaboración: SIDA.

Las importaciones de Rio Grande do Sul aumentaron más del doble entre 2000 y 2022. Destacan las compras del estado de aceites crudos de petróleo, vehículos automotores diésel para carga y fertilizantes agrícolas. Argentina es el principal proveedor de Rio Grande do Sul, con el 45% de las ventas concentradas en vehículos con motor diésel. A su vez, las compras de fertilizantes del estado en 2022 procedieron de países ribereños del Océano Pacífico, aunque más del 80% entraron en Brasil a través del puerto de Rio Grande.

Rio Grande do Sul - Puntos a destacar



Rio Grande do Sul ha priorizado la búsqueda de la eficiencia energética y la diversificación de las fuentes de abastecimiento. En los últimos años, la construcción del gasoducto de Vaca Muerta, en Argentina, ha ganado protagonismo, así como la posibilidad de extenderlo hasta Brasil, cruzando la frontera en Uruguaiana-RS. Desde allí, la red continuaría hasta Porto Alegre-RS, pasando por el Complejo Petroquímico Triunfo-RS. Este proyecto forma parte de la cartera de proyectos de IIRSA/COSIPLAN desde hace más de una década.



El estado cuenta con la Hidrovía del Mercosur, con más de 1.850 kilómetros navegables. Este sistema fluvial abarca más de 300 municipios brasileños y está formado por los ríos Jacuí, Taquari, Sinos, Gravataí y Jaguarão, que conectan con la Lagoa dos Patos y, a través del canal São Gonçalo, con la Lagoa Mirim, en la frontera con Uruguay. El Nuevo PAC incluye varios proyectos relacionados con esta vía fluvial, especialmente en las ciudades de Rio Grande-RS, Pelotas-RS, Santa Vitória do Palmar-RS y São José do Norte-RS. Las iniciativas incluyen la implantación de un sistema de gestión del tráfico marítimo y la pavimentación interior del puerto de Rio Grande, así como el dragado, la señalización y un plan de vigilancia de la vía navegable.



El gobierno del estado considera una serie de proyectos cruciales para aumentar el flujo de carga entre Rio Grande do Sul y Argentina, agilizando los trámites aduaneros. Entre las iniciativas están: a) la construcción de un puente binacional entre Tiradentes do Sul-RS y El Soberbio, en Argentina (con solicitud de financiación al Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur - FOCEM); b) la ampliación de la BR-468 entre Tiradentes do Sul-RS y Palmeira das Missões-RS; c) la resolución del contrato de concesión para la explotación de la aduana del puente binacional entre São Borja-RS y Santo Tomé-ARG; d) la mejora de las normas para el pago de fletes a Argentina; y e) la revitalización del puente binacional de Uruguaiana-RS.



Existe la posibilidad de establecer una iniciativa innovadora para promover una mayor integración del transporte aéreo regional, a través del uso compartido o binacionalización del Aeropuerto de Rivera, en Uruguay, ciudad hermanada con Santana do Livramento-RS. El avance de la propuesta depende de la articulación entre la Receta Federal, la Policía Federal e Itamaraty. El éxito de la experiencia podría replicarse en otras ciudades hermanadas de Brasil con países vecinos.

Rio Grande do Sul tiene adjudicados 18 proyectos claros de integración regional en el Nuevo PAC. Se trata de las siguientes obras o iniciativas: Aeropuerto de Uruguaiana; Dragado y Señalización de Lagoa Mirim; Plan de Vigilancia de la Hidrovía de Lagoa Mirim; Contrato de concesión de un tramo de las autopistas BR-116 y BR-392; Construcción del puente binacional sobre el río Uruguay en Porto Xavier-RS; Construcción de un puente sobre el río Ibicuí, entre Uruguaiana-RS e Itaqui-RS; Construcción de un puente binacional en Jaguarão-RS, en la frontera Brasil-Uruguay; Construcción de un puente entre São José do Norte-RS y Rio Grande-RS; Desdoblamiento de la BR-116, de Porto Alegre-RS a Pelotas-RS; Desdoblamiento de la BR-290, entre Porto Alegre-RS y Pantano Grande-RS; Restauración del puente binacional entre Uruguaiana-RS y Passo de Los Libres-ARG; Construcción de los accesos al 2º Puente sobre el río Guaíba, en Porto Alegre-RS; Implantación del sistema de gestión del tráfico marítimo en Rio Grande-RS; Pavimentación interna del nuevo puerto de Rio Grande-RS; Duplicación de la BR-285, en Passo Fundo-RS; Adecuación de la Travesía Urbana de Ijuí-RS, en la BR-285; Adecuación de la BR-285/RS, en São José dos Ausentes-RS; y EMBRAPA Pecuária Sul, en Bagé-RS.

3. Propuestas

En vista de lo expuesto en los capítulos anteriores, el Subcomité considera que las iniciativas de integración regional - siempre que se planifiquen de acuerdo con las potencialidades locales y se lleven a cabo con responsabilidad fiscal - pueden favorecer no sólo la integración económica entre los países sudamericanos, sino también impulsar nuevas alternativas logísticas a través del Océano Pacífico y del Caribe, optimizando el flujo comercial. A ello pueden asociarse otros beneficios, como el fomento de la integración cultural, el aumento del comercio de servicios entre vecinos, el desarrollo de redes de investigación, la promoción del turismo y el refuerzo de la cooperación en la lucha contra la delincuencia, entre otros. La cuestión de la integración debe considerarse una oportunidad, no un problema, para Brasil.

A lo largo de este informe se han presentado varias iniciativas subnacionales que han tenido éxito. A pesar de las iniciativas implementadas por cada entidad subnacional, los estados fueron unánimes en destacar un doble papel de gobernanza que debe desempeñar la Unión: a) "hacia adentro", en el entendido de que existen diversas demandas presentadas al gobierno federal por las entidades subnacionales de manera dispersa, con la oportunidad de aportar racionalidad y modelos de solución replicables para los problemas que se repiten a lo largo de la frontera; y b) "hacia afuera", siendo el promotor de agendas propositivas con los vecinos sudamericanos (varios estados dialogan directamente con los gobiernos nacionales de los países vecinos, situación que puede generar desequilibrios en las negociaciones).

El compromiso del gobierno federal en el manejo de este tema debe ser armonizar la forma de responder a las demandas específicas de Norte a Sur; difundir buenas prácticas entre los estados; y dar un sentido de cooperación y complementariedad a las *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano*, disipando percepciones erróneas de que compiten entre sí.

El Subcomité reconoce que el tema de la integración sudamericana abarca competencias de diferentes ministerios, autarquías y otros órganos directos e indirectos de la administración pública. La gran capilaridad del tema justifica esfuerzos de coordinación, que deben ser objeto de diálogo con todos los actores involucrados. Por lo tanto, las propuestas que se presentan a continuación representan vías iniciales de actuación y colaboración entre el MPO y otros órganos de la administración federal y entidades subnacionales, teniendo en cuenta los límites de competencia de otros dispositivos institucionales. El MPO no pretende ser el único impulsor de nuevas iniciativas a escala federal.

3.1 Mecanismo de Gobernanza Internacional: un COSIPLAN revitalizado

Como se describe en el Capítulo 1, IIRSA y COSIPLAN promovieron la integración de infraestructuras como una de las prioridades de la agenda sudamericana. La priorización de los proyectos, sin embargo, no siguió criterios claros, por lo que se incluyeron en la cartera decenas de proyectos que poco tenían que ver con el tema. La elección fue hecha unilateralmente por cada país, lo que resultó en poco énfasis en iniciativas transnacionales y, consecuentemente, en un bajo nivel de compromiso de un gobierno con relación a los proyectos del otro. Así, la cartera del COSIPLAN resultó en un repositorio de opciones nacionales sin una indicación firme de la fuente de financiación.

Durante su discurso en el Consenso de Brasilia del 30 de mayo de 2023, el presidente Lula sugirió a sus pares que considerasen, entre otras propuestas, actualizar "la cartera de proyectos del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación (COSIPLAN), reforzando la multimodalidad y priorizando aquellos con alto impacto en la integración física y digital, especialmente en las regiones fronterizas". Esta sugerencia pretende responder a algunas de las principales críticas que se hacían a la antigua cartera de COSIPLAN: proyectos nacionales, centrados en carreteras, y no necesariamente en la región fronteriza o en su beneficio.

El Subcomité considera, en línea con la declaración presidencial, que sería beneficiosa la reactivación de un mecanismo de gobernanza sudamericano destinado a gestionar una cartera común de proyectos de integración de infraestructuras. La participación de Brasil y la formación de su posición en este mecanismo podrían resultar de la coordinación interna a través de un órgano colegiado a ser recreado, cuyas líneas básicas serán mencionadas a continuación.

3.2 Mecanismo de Gobernanza Nacional - "un CIM" para la integración regional sudamericana

El involucramiento de la Unión en un tema nacional, internacional y multinivel debe darse a través de instrumentos de gobernanza apropiados que puedan atender a la vasta capilaridad de los temas en discusión sin dar lugar a nuevas trabas burocráticas. En este sentido, los estados recibidos por el MPO señalaron que, para tratar temas específicos de la agenda de integración regional, sería necesario programar reuniones con diversos ministerios en Brasilia. También señalaron la posición inequívoca a favor de un instrumento de "ventanilla única" al que se puedan enviar las diversas solicitudes relativas a las *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano*. Los temas tratados incluyeron cuestiones presupuestarias, reglamentación (aérea, vial, ferroviaria, medioambiental, inmobiliaria), infraestructura física, administración/operaciones, relaciones exteriores, promoción comercial, entre otros. En la

actualidad no existe ningún organismo que pueda actuar como centro de coordinación de una gama tan amplia de demandas conectadas.

La oposición natural al nacimiento de nuevos instrumentos de gobernanza conduce al problema de superposición: *¿podrían otros órganos colegiados abordar las cuestiones planteadas?* El Subcomité cree que no. A nivel nacional, la Cámara de Comercio Exterior (Camex) no tendría competencia para dar seguimiento a temas nacionales con repercusión internacional (como las obras de logística nacional para facilitar la integración regional, el establecimiento de puertos secos, las demandas de funcionarios públicos, entre otros). Por su parte, el Consejo Nacional de Desarrollo Industrial (CNDI) fue creado para dar forma al diseño de una nueva política industrial, y los temas que ahí se abordan son de carácter transversal, mientras que los problemas enumerados por los estados son específicos, aunque replicables.

Por lo tanto, se considera que hay margen para la creación de un foro burocráticamente ligero, capaz de reunirse a dos niveles:

a) el primer nivel, permanente, con un perfil de seguimiento y deliberación interna, estaría compuesto por los distintos ministerios que ya actúan de enlace con los distintos estados, para promover la sinergia y la convergencia de las distintas políticas relacionadas con la integración regional;

b) el segundo nivel, de carácter temporal, adoptaría la forma de grupos técnicos temáticos capaces de abordar problemas tratados reiteradamente por los estados (por ejemplo, el funcionamiento de las aduanas, las cuotas de transporte entre países, los acuerdos fitosanitarios, los aeropuertos binacionales en ciudades hermanadas, entre otros). Estos grupos incluirían a representantes de los estados y se formarían a petición de éstos, siempre que un problema concreto se considerase replicable en un número determinado de entidades subnacionales.

La propuesta aquí sería similar a la de la Comisión Interministerial de Cambios Climáticos (CIM), actualmente regida por el [Decreto n.º 11.550, del 5 de junio de 2023](#). La inspiración no es casual: al igual que la integración regional, la cuestión de los cambios climáticos abarca competencias de más de una decena de órganos federales y subnacionales, y exige concertación política para la representación brasileña en las negociaciones internacionales. De este modo, un "CIM" para la integración regional sudamericana podría, por ejemplo, formarse a partir de grupos temporales para tratar problemas específicos, como los que se presentan a continuación:



Brasil tiene 33 ciudades hermanadas con vecinos sudamericanos. ¿Es factible diseñar un acuerdo estándar para las llamadas telefónicas locales con los vecinos, eliminando las tarifas internacionales dentro de un espacio geográfico virtualmente único?



¿Cómo se puede alinear la entrega de obras de infraestructura que conectan a los países, evitando situaciones en las que sólo se priorizan los proyectos de una de las partes?



¿Cómo se pueden abordar las restricciones unilaterales impuestas por los países vecinos a los vehículos brasileños que cruzan la frontera en operaciones de transporte de cargas?



¿Existen oportunidades para la armonización normativa sudamericana en materia ferroviaria?



¿Pueden los aeropuertos de las ciudades fronterizas estar sujetos a regímenes binacionales, eliminando las tarifas internacionales y reduciendo los costes logísticos de los trayectos que, en la práctica, son nacionales?



¿Puede la dotación de funcionarios federales (interventores de rentas federales, policías federales, policías federales de carreteras, agentes de Vigiagro, etc.) tener en cuenta criterios que reduzcan la escasez en las regiones fronterizas sudamericanas?



¿Es posible diseñar estrategias para estandarizar los procesos aduaneros con el fin de reducir los tiempos de espera en la frontera sudamericana y los costes logísticos?

Cabe señalar que estos problemas los sufren los Estados desde hace muchos años, pero se han tratado de forma individual y dispersa, sin tener debidamente en cuenta el contexto de la integración. También se esperan beneficios para la Unión, ya que la agrupación de casos repetitivos permitiría una visión más global de los retos y favorecería respuestas menos puntuales y más estructuradas.

3.3 Mecanismo de Gobernanza Subnacional - Grupos de trabajo para cada Ruta

Se sugiere también, para cada una de las *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano*, la creación - a través de una declaración presidencial conjunta - de Grupos de Trabajo conformados por mesas temáticas, que incluyan temas importantes como las cuestiones socioambientales, los desafíos de la seguridad transfronteriza, entre otros. El Grupo de Trabajo del Corredor Bioceánico de Mato Grosso do Sul fue creado a partir de la Declaración de Asunción de 2015 y la Declaración de Brasilia de 2017 reafirmó este compromiso. Es el único proyecto que cuenta con dos declaraciones presidenciales y en el que

participan actores subnacionales, además de representantes del gobierno nacional a través de la Coordinadora Nacional.

Es fundamental establecer un espacio de diálogo armonioso y positivo, con amplia participación de diferentes actores y grupos de la sociedad civil. Por ser un espacio donde están presentes representantes de los gobiernos subnacionales de Brasil y de los países fronterizos, creando un diálogo permanente, se genera una agenda positiva para las relaciones bilaterales a nivel estatal.

Recordamos cómo el Grupo de Trabajo del Corredor Vial Bioceánico desde Mato Grosso do Sul hasta los puertos del Norte de Chile logró asegurar una adecuada gobernanza, involucramiento y participación de diversos actores que estaban ausentes de los espacios IIRSA/COSIPLAN. El modelo de gobernanza adoptado en Mato Grosso do Sul demostró ser eficiente para los fines de los actores directamente involucrados en el corredor, además de ser un modelo que se ha perfeccionado cuando se discuten temas como el desarrollo social y ambiental. Se trata de un espacio participativo activo desde 2015, cuyo modelo de gobernanza no se superpone entre los desarrolladores de proyectos y los potenciales financiadores.

Los Grupos de Trabajo de cada Ruta podrían organizarse en torno a mesas temáticas, involucrando temas como infraestructura, transporte, logística, producción, comercio, simplificación de trámites aduaneros, universidades y turismo, entre otros. La participación directa de representantes del gobierno federal y de las entidades subnacionales puede racionalizar la identificación de las demandas locales y su relación con los planes regionales y nacionales. La dinámica de las reuniones también hace menos complejo el tratamiento de los cuellos de botella y las dificultades. Tanto la composición de los actores que participan en el Grupo de Trabajo como su organización están en consonancia con las directrices indicadas por el presidente de la República de priorizar proyectos de alto impacto para la integración física y digital, especialmente en las regiones fronterizas.

Los estudios del IPEA sobre el Corredor Vial Bioceánico, Ruta Porto Murtinho-MS, demuestran los avances logrados hasta el momento y apuntan formas de mejorar la gobernanza, como la creación de mesas de Desarrollo Social y Ambiental y de Seguridad Fronteriza, así como la adopción de una perspectiva de género y de los pueblos indígenas. También es posible crear sitios web para los Grupos de Trabajo del corredor con el fin de preservar la colección de documentos y servir de repositorio institucional que contenga los datos de contacto de los representantes y otra información.

Otras propuestas para garantizar el buen funcionamiento de las rutas son promover las ventajas del corredor para el desarrollo de las regiones y la integración regional sudamericana a través de misiones empresariales, con especial atención a las pequeñas y medianas empresas, dar a conocer la página web del corredor en la página oficial de los organismos estatales o de las asociaciones regionales de comercio;

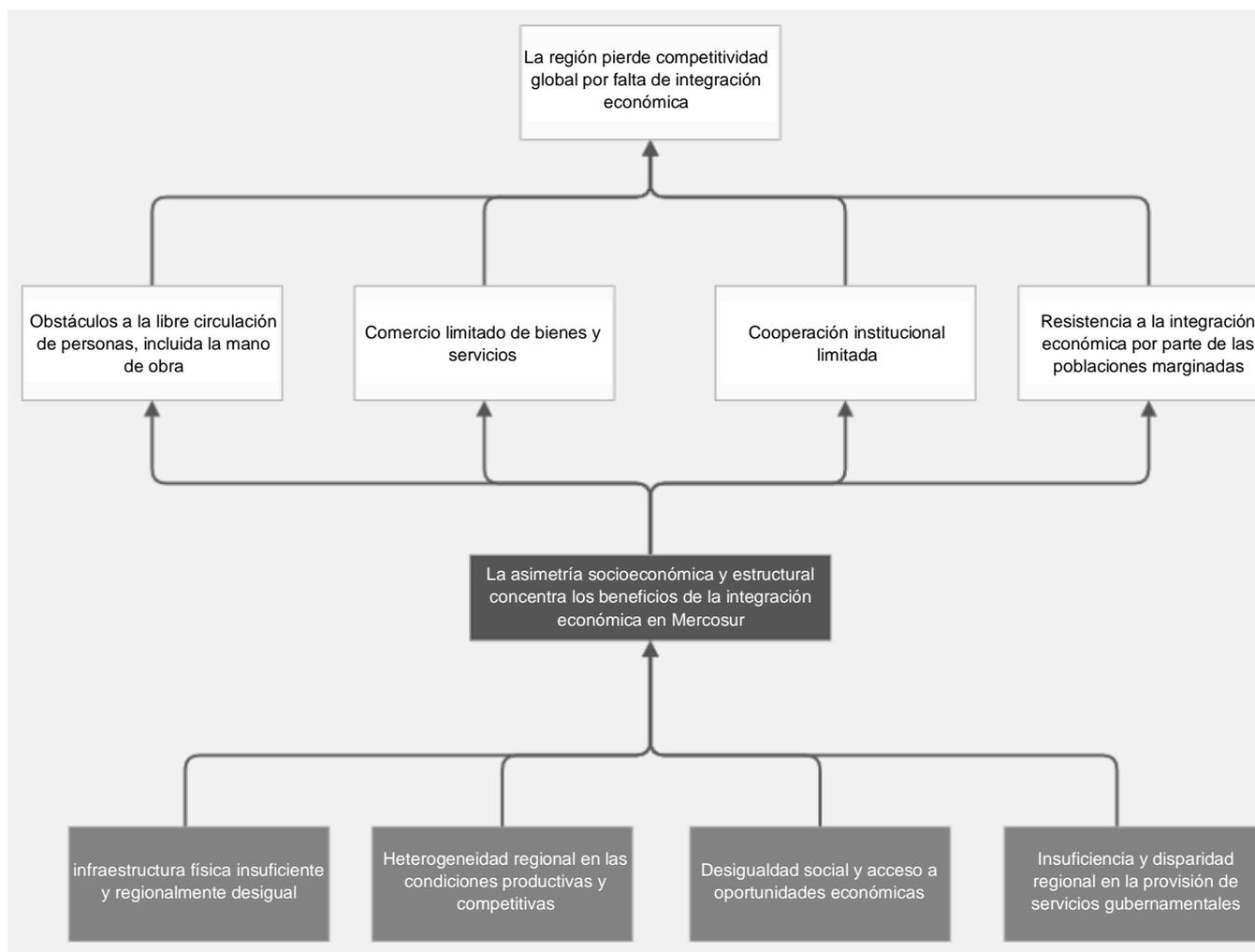
y mejorar el diseño institucional del corredor para incluir un comité gubernamental (que actualmente es el Coordinador Nacional), un consejo asesor (con autoridades subnacionales y agencias o asociaciones regionales) y un mecanismo de apoyo (mesas de trabajo), la definición de un comité de control y seguimiento de los compromisos adquiridos (realizado por institutos y universidades), la coordinación conjunta en las mesas y una secretaría para gestionar las actividades del Grupo de Trabajo.

La experiencia del Grupo de Trabajo del Corredor Vial Bioceánico podría replicarse en los otros ejes de integración, de modo que se establezcan los espacios y mecanismos necesarios para garantizar una gobernanza duradera y sostenible con la participación de autoridades y representantes de los estados por los que pasarán las Rutas.

3.4 Mecanismos de Evaluación

Siempre en el contexto de la selección de obras de infraestructura, la conducción de las evaluaciones *ex ante* también debe ser considerada. El MPO puede desempeñar un papel importante en la calificación del gasto público en esta nueva etapa de actualización de la cartera de proyectos, a través de evaluaciones *ex-ante* apoyadas en una Teoría del Programa⁵, con indicadores medibles en el tiempo, específicos al problema estudiado, atribuibles a la política y pertinentes. Para ejemplificar cómo sería una evaluación *ex-ante* para los proyectos de las *Rutas de Integración y Desarrollo Sudamericano*, se propone el siguiente modelo:

⁵ La Teoría de Programas consiste en la narrativa explícita de impacto sobre las consecuencias esperadas de una acción pública sobre un problema socioeconómico. La literatura define que una evaluación *ex-ante* comienza por definir conceptos y alineamientos para diagnosticar el problema. El problema a tratar se caracteriza por una dimensión social no deseada, sus causas, la población afectada y su cuantificación.



Utilizando este modelo, es posible definir criterios para la selección de proyectos, tales como: 1. Criterios de alineación general, para evaluar el potencial de los proyectos para contribuir a mitigar las consecuencias de los problemas; y 2. Criterios de alineación específico, aplicables de forma personalizada a grupos de proyectos que deseen evaluar el potencial de los proyectos para ayudar a mitigar las causas del problema. Las preguntas que deben responderse en el proceso de selección de los criterios generales de alineación podrían ser:

- a) ¿Beneficia el proyecto directamente a las zonas de mayor vulnerabilidad socioeconómica relativa?
- b) ¿Muestra el proyecto pruebas de impacto en los indicadores de evaluación y seguimiento?
- c) ¿Tiene el proyecto un retorno económico positivo?

En el caso de los criterios de alineación específico, cabe preguntar:

- a) ¿Prioriza el proyecto las zonas que tienen las peores infraestructuras, según un indicador multicriterio?

Preguntas como las elaboradas anteriormente pueden abordarse con indicadores académicamente sólidos, como los presentados en el *Apéndice B - Propuesta de Indicadores de evaluación y seguimiento de la cartera de proyectos*.

3.5 Mecanismos de Financiación

El gobierno brasileño viene proponiendo mejoras en la gobernanza de los Bancos Regionales de Desarrollo. Ejemplos de iniciativas son el nuevo Convenio Constitutivo del FONPLATA, que permite la adhesión de nuevos países al Banco; y el nuevo modelo de negocios del BID Invest, que prevé un mayor apalancamiento de los recursos. Además de las propuestas para mejorar la gobernanza de estas instituciones, el MPO representa al gobierno brasileño en los directorios de los principales bancos regionales (BID, CAF, FONPLATA y BDC), acompañando la discusión e implementación de proyectos en los países prestatarios.

En lo que se refiere a los proyectos realizados en Brasil, el MPO promueve la reforma de la Comisión de Financiación Externa - COFIEX. Esta Comisión, en la que también participan representantes de los Ministerio de Hacienda y Relaciones Exteriores, es responsable de aprobar la elaboración de proyectos financiados por cualquier banco multilateral de desarrollo, ya que estos financiamientos requieren garantías del Gobierno Federal. Además de proporcionar una mayor agilidad y transparencia en el proceso de presentación de proyectos, la reforma del COFIEX pretende contribuir a una mayor alineación de los proyectos aprobados con las prioridades del Gobierno Federal.

A través de los nuevos criterios de selección de proyectos que está estudiando la COFIEX, es posible establecer incentivos para que los estados y municipios, especialmente los situados en regiones fronterizas presenten proyectos orientados a la integración sudamericana. En el ámbito del Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM), por ejemplo, la Unidad Técnica Nacional del FOCEM en Brasil ha establecido que los proyectos a ser financiados con recursos no reembolsables del fondo deben realizarse en municipios ubicados en la Franja de Frontera (región que incluye municipios hasta 150 kilómetros de la frontera) con los Estados que forman Parte del Mercosur.

Recientemente, Itaipú Binacional ha demostrado ser una importante fuente adicional de financiación para proyectos de integración sudamericana, en particular el Puente de Integración entre Foz do Iguçu-PR y Presidente Franco-PAR, cuyas obras ya han concluido, y el puente entre Porto Murtinho-MS y Carmelo Peralta-PAR. En el primer semestre del año, se lanzó el Programa Itaipú Más que Energía, por medio del cual amplió sus operaciones, en asociación con la Caixa Econômica Federal, para financiar acciones de desarrollo sostenible en 399 municipios de Paraná y 34 municipios de Mato Grosso do Sul. Dada la capacidad de la empresa para financiar proyectos en la región, sería posible explorar nuevas formas de financiación para los cuellos de botella logísticos de integración.

En cuanto a la financiación del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), la propuesta de que el banco retome la financiación de exportaciones de servicios de ingeniería -modalidad

suspendida desde 2016- trae una perspectiva positiva para los proyectos de infraestructura en América del Sur, actualizada con criterios de gobernanza más estrictos. La reforma del Seguro de Crédito a la Exportación y la reanudación de instrumentos de reafianzamiento como el Convenio de Pagos y Créditos Recíprocos (CCR) de ALADI también podrían contribuir como soluciones financieras adicionales en la región. Por último, la reanudación del Grupo de Trabajo sobre Mecanismos de Financiación y Garantías del nuevo COSIPLAN podría priorizar la acción conjunta de los bancos de desarrollo y soluciones que impliquen asociaciones público-privadas para la financiación y ejecución de proyectos.

A pesar de la baja participación de los bancos regionales de desarrollo en la financiación de proyectos de integración sudamericana, es fundamental destacar la participación del BID, CAF y FONPLATA en el Comité de Coordinación Técnica (CCT) del COSIPLAN, que actuó como secretaría ejecutiva del consejo. El CCT fue responsable de la consolidación anual de la Cartera de Proyectos y Agenda de Proyectos Prioritarios de COSIPLAN, así como de todo el material disponible en la página web del Consejo (iirsa.org/cosiplan.org). El trabajo técnico del CCT se realizó en el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe - INTAL, vinculado al BID. En 2020, cuando COSIPLAN ya había suspendido sus actividades, los tres bancos que integraban la CCT lanzaron la Alianza para la Integración y el Desarrollo de América Latina y el Caribe (ILAT), destinada a ofrecer apoyo técnico y financiero a proyectos de integración en la región. La ILAT no tiene ni ha tenido mandato de los países y hasta la fecha no ha dado resultados significativos.

Para movilizar eficazmente los instrumentos de financiación de los proyectos de integración sudamericana, se recomienda que los doce países sudamericanos, como accionistas de los bancos regionales de desarrollo, prioricen la agenda de integración sudamericana. Esto puede darse tanto a través de la coordinación entre los países como accionistas de estas instituciones, como a través de la priorización interna, en su rol de prestatarios, de proyectos de desarrollo orientados a la integración.

4. Apéndices

Apéndice A – Cuadro de Sesiones del Subcomité del MPO

Tema	Presentadores	Institución	Fecha	Acta
Antecedentes de la Integración de Infraestructuras	Pedro Silva Barros	IPEA	20/6	Enlace
Antecedentes de la Integración de Infraestructuras	Aline Contti Castro Raphael Padula	MDIC/UFPB MCTI/UFRJ	29/6	Enlace
Ruta Isla de las Guayanas	Rafael Fraia Ivan Gonzalo	Secretario de Planificación y Presupuesto de Roraima Representante de la Federación de Industrias de Roraima	5/7	Enlace
Corredores Bioceánicos	Min. João Carlos Parkinson	MRE	11/7	Enlace
Antecedentes de la Integración de Infraestructuras	Adriana Brandt Leandro Freitas Couto	Fundación Araucária SRI/PR	18/7	Enlace
Ruta de Capricornio	Jayme Verruck	Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo, CT&I de Mato Grosso do Sul	25/7	Enlace
Ruta Cuadrante Rondón	Ricardo Brandão	Secretario de Planificación de Acre	9/8	Enlace
Ruta Cuadrante Rondón	César Miranda	Secretario de Desarrollo Económico de Mato Grosso	11/8	Enlace
Ruta Manta-Manaus	Luiz Frederico Aguiar Cisnea Menezes Basílio	Superintendente Adjunto Ejecutivo Director de la Secretaría de Desarrollo Económico, C&TI de Amazonas	16/8	Enlace
Ruta Porto Alegre - Coquimbo	Danielle Calazans	Secretario de Planificación, Gobernanza y Gestión de Rio Grande do Sul	23/8	Enlace
Ventajas logísticas de los Corredores Bioceánicos	Cícero Rodrigues Filho	INFRA S.A.	29/8	Enlace
Ruta Cuadrante Rondón	Avenilson Trindade	Secretario Adjunto de Desarrollo Económico de Rondônia	31/8	Enlace
Ruta Isla de las Guayanas	Lucas Abrahão	Secretaría de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior del Estado de Amapá	12/9	Enlace
Ruta de Capricornio	Guto Silva	Secretario de Planificación de Paraná	18/9	Enlace
Ruta de Capricornio	Edgard Usuy	Secretaria de Planificación de Santa Catarina	19/9	Enlace
Ruta Isla de las Guayanas	Maria do Socorro	Secretaria Adjunta de Planificación de Pará	26/9	Enlace

Apéndice B – Propuesta de Indicadores de evaluación y seguimiento de cartera de proyectos

Varios indicadores pueden servir para coordinar un proceso de evaluación y seguimiento de la actualización de la cartera de proyectos a la luz de la integración regional y el desarrollo socioeconómico. Hay que tener en cuenta que cualquier indicador, analizado aisladamente, tiene poca capacidad para dilucidar la evolución del desarrollo regional. Los indicadores deben estudiarse de forma ordenada y agruparse para comprender plenamente la evolución de las tendencias económicas y sociales.

En el ámbito macroeconómico, pueden enumerarse los siguientes: (i) PIB, (ii) PIB per cápita, (iii) nivel de empleo local, (iv) tamaño de las empresas, (v) número de empleos generados, (vi) valor añadido bruto por sector, y (vii) relación entre la balanza comercial y el PIB local. En el ámbito microeconómico, cabe mencionar los siguientes: (i) tiempo de viaje para transportar la producción, (ii) costes de transporte, (iii) distancia recorrida, (iv) volumen de crédito intrarregional, (v) desglose del comercio local por sectores económicos, (vi) porcentaje de carreteras asfaltadas, (vii) minutos invertidos en el tráfico, y (viii) índice de calidad de las carreteras.

La construcción de indicadores debe dialogar con los objetivos establecidos en el PLPPA 2024-2027. Por ejemplo, destaca el siguiente objetivo general en relación con el transporte por carretera: "Programa 3106: Proporcionar un sistema de transporte por carretera sostenible, integrado, de calidad, fluido, eficiente, moderno, seguro y accesible, con el fin de mejorar la movilidad de personas y mercancías, reducir los costes logísticos y aumentar la competitividad". Cinco objetivos específicos están asociados a este objetivo general:

Objetivos Específicos

- Mantener la red federal de carreteras en condiciones de seguridad y transitabilidad;
- Mejorar y ampliar, con recursos públicos, la red vial federal pavimentada;
- Concesionar carreteras utilizando mecanismos mejorados, modernos y sostenibles;
- Ampliar, con recursos privados, la capacidad de la red vial federal concesionada;
- Desburocratizar el transporte de mercancías por carretera.

Así pues, la construcción de indicadores de evaluación y seguimiento no sólo permite optimizar los recursos en favor de proyectos más eficaces, sino que también sirve de apoyo a los propios indicadores del PPA, que se elaboran con vistas a cumplir objetivos específicos (como los mencionados anteriormente). Basándose en la literatura económica, se proponen otros cuatro indicadores específicos para la evaluación y el seguimiento de los proyectos en relación con la concentración geográfica y sectorial

de la producción. Donde $E_{i,j}$ representa el nivel de empleo en el sector i de la región j y E_{BR} representa el nivel de empleo en el sector i en Brasil.

$$PR_{i,j} = \frac{E_j^i}{E_{BR}^i}$$

Índice de Participación Relativa (PR) - capta la importancia de un sector en una región específica para la producción del país.

$$HHm_{i,j} = \frac{E_j^i}{E_{BR}^i} - \frac{E_j^i}{E_{BR}^i}$$

Índice de Hirscham-Herfindahl (HHm) - utilizado para medir el nivel de desigualdad, que mide la relevancia de un sector productivo en una determinada región geográfica frente al resto del país.

$$QL_{i,j} = \frac{\frac{E_j^i}{E_{BR}^i}}{\frac{E_j^i}{E_{BR}^i}}$$

Cociente de Localidad (QL) - indicador del grado de especialización de la producción en una región determinada con respecto al resto del país.

$$ICC_j^i = \alpha * QL_j^i + \beta * HHm_j^i + \gamma * PR_j^i$$

Índice de Concentración de la Composición de la Producción - representado por la combinación lineal de los tres indicadores anteriores (QL, HHm y PR).

Apêndice C – Comparación del Flujo Comercial de los Estados 2000-2020 (%)

 Acre							
Exp Productos	2000	Exp Productos	2022	Imp. Productos	2000	Imp. Productos	2022
Madera y derivados	66,0	Madera	32,5	Piezas para motores	83,0	Helicópteros	22,0
Cuero y derivados	21,0	Soja en grano	26,5	Harina de trigo	5,0	Piezas y Accesorios para Aparatos de Rayos X	15,5
Granitos	3,5	Nuez de Brasil 1	16,0	Aparatos de Rayos X	1,5	Productos de taninos	11,0
Nuez de Brasil	2,5	Carnes y despojos comestibles	10,0	Tubos y perfiles	1,5	Aisladores de vidrio	9,5
Combustibles y lubricantes	20	Maíz	6,0	Leche Entera	1,5	Sulfato de cromo	7,5
Exp Socios	2000	Exp Socios	2022	Imp. Asociados	2000	Imp. Asociados	2022
Argentina	57,5	Perú	16,0	España	90,0	Estados Unidos	41,5
China	11,0	Países Bajos	10,0	Argentina	7,0	Turquía	11,0
Estados Unidos	8,5	Estados Unidos	8,5	India	1,5	Rusia	9,5
Bolivia	4,0	Bolivia	8,0	Japón	0,5	Italia	6,5
Hong Kong	3,0	Hong Kong	7,5	Bolivia	0,5	China	6,0
Exp Aduana	2000	Exp Aduana	2022	Imp Aduana	2000	Imp Aduana	2022
Foz de Iguazu-PR	54,5	Puerto de Manaus-AM	41,5	Puerto de Manaus-AM	90,0	Macapá-AP	22,5
Rio Grande - RS	19,0	Assis Brasil-AC	17,5	Foz de Iguazu-PR	7,0	Puerto de Santos-SP	18,0
Puerto de Paranaguá-PR	6,0	Puerto de Paranaguá-PR	17,0	Puerto de Suape - PE	1,5	Rio Grande - RS	17,5
Aeropuerto Internacional de Viracopos-SP	3,5	Puerto de Santos-SP	9,00	Rio Branco-AC	0,5	Aeropuerto Internacional de Guararapes-PE	15,5
Brasileia-AC	3,5	Santarém-PA	6,00	Brasileia-AC	0,5	Puerto de Manaus-AM	6,0
Amapá							
Exp Productos	2000	Exp Productos	2022	Imp. Productos	2000	Imp. Productos	2022
Leña	59,0	Oro	50,0	Diésel	70,0	Diésel y otros combustibles minerales	95,0
Mineral de Cromo	26,0	Leña	28,0	Piezas para motores	5,0	-	
Palmitos	8,0	Mineral de hierro	7,0	Colonia	4,0	-	
Minerales de niobio, tantalio, vanadio o circonio	3,5	Pulpa de fruta	3,5	Toalla de papel	1,2	-	
Minerales de manganeso	3,4	Soja	3,0	Placas base	1,0	-	
Exp Socios	2000	Exp Socios	2022	Imp. Asociados	2000	Imp. Asociados	2022
Japón	31,0	Canadá	44,0	Venezuela	34,0	Estados Unidos	89,0
Noruega	26,0	Portugal	12,0	Arabia Saudí	9,0	Rusia	4,0
Suecia	23,0	Japón	8,5	Trinidad y Tobago	8,0	España	3,0
España	9,0	China	8,0	Kuwait	7,5	China	1,5
Estados Unidos	3,0	Dinamarca	6,0	Finlandia	6,0	Hong Kong	1,0
Exp Aduana	2000	Exp Aduana	2022	Imp Aduana	2000	Imp Aduana	2022
Puerto de Santana-AP	88,0	Aeropuerto Internacional de Guarulhos-SP	50,0	Macapá-AP	90,0	Maceió - AL	88,5
Puerto de Belém - PA	5,0	Puerto de Santana-AP	36,0	Belém-PA	8,5	Puerto de Santos-SP	8,5
Puerto de Fortaleza - CE	2,0	Belém-PA	13,0	Foz de Iguazu-PR	1,0	ALF-Belém-PA	2,0
		Oiapoque-AP	1,00	Aeropuerto Internacional de Viracopos-SP	0,4	Itajaí-SC	0,2
				Puerto de Río de Janeiro-RJ	0,1	Puerto de São Francisco do Sul-SC	0,1

Amazonas

Exp Productos	2000
Preparaciones alimenticias para hacer bebidas	37,0
Dispositivos receptores de televisión	20,0
Motocicletas	7,0
Máquinas automáticas	5,0
Lámparas, tubos y válvulas electrónicas	3,0

Exp Productos	2022
Preparaciones alimenticias para hacer bebidas	21,0
Motocicletas	16,0
Aleaciones de hierro	9,0
Oro	7,0
Extractos de malta	5,0

Imp. Productos	2000
Circuitos integrados electrónicos	12,0
Parte de circuitos integrados electrónicos	8,9
Aceites de petróleo	8,4
Lámparas, tubos y válvulas electrónicas	8,3
Máquinas y dispositivos mecánicos	3,4

Imp. Productos	2022
Circuitos integrados electrónicos	21,0
Parte de circuitos integrados electrónicos	6,7
Aceites de petróleo	6,5
Dispositivos eléctricos para telefonía	5,5
Platino y sus diversas formas	5,4

Exp Socios	2000
Argentina	37,0
Australia	19,0
Colombia	7,0
Estados Unidos	6,8
Venezuela	6,5

Exp Socios	2022
Colombia	16,0
Venezuela	12,0
Argentina	12,0
China	10,0
Estados Unidos	9,0

Imp. Asociados	2000
Japón	19,0
Estados Unidos	17,0
Corea del Sur	13,0
Malasia	6,0
China	5,6

Imp. Asociados	2022
China	40,0
Estados Unidos	17,0
Vietnam	8,0
Corea del Sur	9,0
Taiwán	6,0

Exp Aduana	2000
Puerto de Manaus-AM	61,0
Puerto de Santos-SP	13,0
Aeropuerto Internacional de Guarulhos-SP	6,0
Pacaraima-RR	5,0
Puerto de Suape-PE	4,0

Exp Aduana	2022
Puerto de Manaus-AM	44,0
Aeropuerto Eduardo Gomes-AM	15,0
Pacaraima RR	12,0
Puerto de Santos-SP	9,00
Corumbá - MT	7,00

Imp Aduana	2000
Puerto de Manaus-AM	68,0
Aeropuerto Eduardo Gomes-AM	31,0
Aeropuerto Internacional de Viracopos-SP	0,3
Puerto de Santos-SP	0,3
Puerto de Paranaguá-PR	0,2

Imp Aduana	2022
Puerto de Manaus-AM	49,0
Aeropuerto Eduardo Gomes-AM	41,0
Puerto de São Francisco do Sul-SC	3,8
Puerto de Santos-SP	3,7
Salvador - BA	1,1

Mato Grosso

Exp Productos	2000
Soja y derivados	82,5
Madera y derivados	7,5
Carnes y despojos comestibles	6,5
Algodón y derivados	1,5
Cuero y derivados	1,0

Exp Productos	2022
Soja y derivados	58,0
Maíz en granos	20,1
Carne de bovino, congelada	7,9
Algodón sin cardar ni peinar, simplemente trillado	7,1
Oro en otras formas en bruto, para uso no monetario	2,0

Imp. Asociados	2000
Abonos y Fertilizantes	56,0
Productos de acero/hierro	8,0
Aviones y otros vehículos aéreos	6,0
Aceite de girasol	4,0
Maíz para sembrar	3,0

Imp. Asociados	2022
Abonos y Fertilizantes	81,5
Insecticidas, rondeticidas, fungicidas y herbicidas	10,0
Gas natural	2,0
Aviones y otros vehículos aéreos	1,5
Cosechadoras de algodón	1,0

Exp Socios	2000
Países Bajos	32,0
Alemania	8,0
Reino Unido	7,5
Irán	5,0
Italia	5,0

Exp Socios	2022
China	34,5
España	5,0
Tailandia	4,5
Irán	4,0
Vietnam	3,5

Imp. Asociados	2000
Israel	20,0
Estados Unidos	12,5
Rusia	11,5
Argentina	11,0
Italia	11,0

Imp. Asociados	2022
China	19,0
Canadá	15,0
Rusia	14,5
Estados Unidos	11,0
Israel	7,0

Exp Aduana	2000
Puerto de Paranaguá-PR	30,0
Puerto de Santos-SP	29,0
Puerto de Manaus-AM	17,0
Puerto de Vitória - ES	9,5
Puerto de São Francisco do Sul-SC	9,0

Exp Aduana	2022
Puerto de Santos-SP	52,0
Belém-PA	17,5
Puerto de Paranaguá-PR	7,5
Puerto de Manaus-AM	5,50
Puerto de Santarém- PA	5,00

Imp Aduana	2000
Puerto de Paranaguá-PR	50,0
Puerto de Santos-SP	15,5
Puerto de Manaus-AM	7,5
Foz de Iguazu-PR	3,5
Uruguiana	3,0

Imp Aduana	2022
Puerto de Santos-SP	40,0
Puerto de Paranaguá-PR	24,5
Santarém- PA	8,5
Belém-PA	6,5
Puerto de São Francisco do Sul-SC	5,5

Mato Grosso do Sul

Exp Productos	2000
Soja y derivados	41,5
Carnes y despojos comestibles	29,5
Minerales de hierro	7,0
Madera y derivados	4,0
Azúcares	2,0

Exp Productos	2022
Soja	37,0
Carnes y despojos comestibles	19,0
Celulosa	18,5
Maíz	11,5
Azúcar de caña	4,5

Imp. Asociados	2000
Gas natural	67,5
Carnes y despojos comestibles	11,0
Tejidos y derivados	3,0
Abonos y Fertilizantes	1,5
Maquinaria textil 1,5	1,5

Imp. Asociados	2022
Gas natural	43,5
Abonos y Fertilizantes	26,0
Cátodos y sus elementos de cobre refinado	6,0
Tejidos y derivados	3,5
Hilos texturizados	2,0

Exp Socios	2000
Países Bajos	12,0
Francia	10,0
Argentina	9,0
Reino Unido	7,0
Hong Kong	6,5

Exp Socios	2022
China	35,5
Estados Unidos	7,0
Países Bajos (Holanda)	5,0
Japón	5,0
Irán	4,5

Imp. Asociados	2000
Bolivia	68,0
Paraguay	15,0
Alemania	2,5
Estados Unidos	2,0
Francia 2,0	2,0

Imp. Asociados	2022
Bolivia	44,5
China	14,5
Canadá	6,5
Estados Unidos	6,0
Rusia	6,0

Exp Aduana	2000
Puerto de Santos-SP	41,0
Corumbá-MS	17,0
Puerto de São Francisco do Sul - SC	13,5
Puerto de Paranaguá - PR	11,0
Itajaí-SC	9,0

Exp Aduana	2022
Puerto de Paranaguá-PR	41,5
Puerto de Santos-SP	31,0
Puerto de São Francisco do Sul- SC	11,5
ARF- Puerto Murtinho-MS	2,00
Imbituba -SC	2,00

Imp Aduana	2000
Corumbá -MS	68,5
Ponta Porá - MS	13,0
Puerto de Paranaguá-PR	7,0
Aeropuerto Internacional de Viracopos-SP	3,5
Aeropuerto Internacional de Guarulhos-SP	1,5

Imp Aduana	2022
Corumbá-MS	45,0
Puerto de Paranaguá-PR	28,5
Puerto de Santos-SP	13,5
Puerto de São Francisco do Sul-SC	6,0
Foz de Iguazu-PR	2,0

Pará

Exp Productos	2000
Mineral de hierro y sus concentrados	28,0
Aluminio en bruto	22,0
Maderas	12,0
Corindón artificial	7,0
Caolín y otras arcillas	6,0

Exp Productos	2022
Mineral de hierro y sus concentrados	59,0
Corindón artificial	9,0
Mineral de cobre y sus concentrados	8,0
Soja	6,5
Carne Bovina Congelada	2,8

Imp. Asociados	2000
Petróleo	16,0
Gas de petróleo	8,0
Coque de petróleo	8,0
Trigo	7,0
Hidróxido de sodio	6,0

Imp. Asociados	2022
Fertilizantes en sus diversas formas	25,4
Petróleo	19,0
Hidróxido de sodio	14,0
Hullas	7,4
Coque de petróleo	5,0

Exp Socios	2000
Japón	22,0
Estados Unidos	17,0
Países Bajos	9,0
Bélgica	9,0
Francia	5,0

Exp Socios	2022
China	51,0
Malasia	5,0
Japón	5,0
Estados Unidos	4,0
Noruega	3,0

Imp. Asociados	2000
Estados Unidos	34,0
Venezuela	19,0
Alemania	8,0
Argentina	7,0
Reino Unido	3,0

Imp. Asociados	2022
Estados Unidos	42,0
Rusia	12,0
Colombia	8,0
China	7,0
España	3,0

Exp Aduana	2000
Barcarena-PA	33,0
Puerto de São Luís - MA	31,0
Puerto de Belém-PA	18,0
Monte Dourado-PA	9,0
Santarém-PA	5,0

Exp Aduana	2022
São Luís - MA	69,0
Belém-PA	27,0
Santarém-PA	1,8
Puerto de Santos-SP	1,70
Aeropuerto internacional de Guarulhos-SP	0,30

Imp Aduana	2000
Puerto de Belém-PA	48,0
Barcarena-PA	23,0
Belém-PA	5,0
Monte Dourado - PA	5,0
Aeropuerto internacional de Belém - PA	5,0

Imp Aduana	2022
Alf. Belém-PA	75,0
Santarém-PA	11,0
Puerto de Santos-SP	4,0
Alf. Fortaleza -CE	3,0
Puerto de Vitória-ES	2,0



Exp Productos	2000
Soja y derivados	34,0
Automóviles de pasajeros	13,0
Maderas	10,0
Carnes y despojos comestibles de aves	5,0
Azúcar de caña	3,0

Exp Productos	2022
Soja y derivados	26,0
Carnes y despojos comestibles de aves	16,0
Azúcar de caña	5,0
Maíz	3,5
Pulpas químicas de madera	3,4

Imp. Asociados	2000
Piezas y accesorios para vehículos y automóviles	16,5
Aceites crudos de petróleo	13,0
Fertilizantes en sus diversas formas	7,0
Dispositivos eléctricos para telefonía	4,3
Soja en granos	2,5

Imp. Asociados	2022
Fertilizantes en sus diversas formas	16,0
Aceites de petróleo refinados	12,5
Insecticidas, herbicidas y similares	7,5
Piezas y accesorios de vehículos	5,2
Diodos, transistores y dispositivos similares	4,3

Exp Socios	2000
Estados Unidos	50,0
Argentina 3	30,0
México	16,0
Chile	3,0
Uruguay	1,0

Exp Socios	2022
China	16,0
Estados Unidos	8,0
Argentina	7,0
México	4,0
India	3,0

Imp. Asociados	2000
Argentina	19,0
Alemania	16,0
Estados Unidos	11,0
Francia	6,0
Nigeria	5,0

Imp. Asociados	2022
China	26,0
Estados Unidos	12,0
Argentina	4,7
India	4,2
Alemania	4,2

Exp Aduana	2000
Puerto de Paranaguá - PR	66,0
São Francisco do Sul-SC	8,0
Foz de Iguazu-PR	5,3
Puerto de Santos-SP	5,3
Itajaí-SC	4,8

Exp Aduana	2022
Puerto de Paranaguá-PR	62,0
São Francisco do Sul-SC	10,0
Itajaí-SC	5,5
São Borja-RS	4,60
Puerto de Santos-SP	4,00

Imp Aduana	2000
Puerto de Paranaguá-PR	53,0
São Francisco do Sul-SC	15,0
Aeropuerto internacional Afonso Pena	11,0
Foz de Iguazu-PR	7,0
Puerto de Santos-SP	4,0

Imp Aduana	2022
Puerto de Paranaguá-PR	75,0
São Francisco do Sul-SC	6,8
Puerto de Santos-SP	4,3
Alf. Curitiba-PR	4,1
Foz de Iguazu-PR	4,0



Exp Productos	2000
Zapatos	20,0
Tabaco	12,0
Soja y derivados	9,5
Polímeros de etileno	5,0
Cueros y pieles	4,5

Exp Productos	2022
Soja y derivados	25,0
Tabaco	9,0
Carnes y despojos comestibles de aves	6,5
Pulpas químicas de madera	5,5
Trigo	4,0

Imp. Asociados	2000
Aceites de petróleo, crudos y refinados	34,8
Fertilizantes en sus diversas formas	6,2
Cueros y pieles	3,2
Automóviles, repuestos y accesorios	3,4
Trigo y mezcla de trigo con centeno	1,7

Imp. Asociados	2022
Aceites de petróleo, crudos y refinados	26,6
Fertilizantes en sus diversas formas	22,0
Vehículos de pasajeros, para transporte de mercancías, repuestos y accesorios	13,2
Circuitos integrados electrónicos	1,2

Exp Socios	2000
Estados Unidos	27,0
Argentina	11,0
China	4,0
Reino Unido	3,5
Italia	3,5

Exp Socios	2022
China	21,0
Estados Unidos	9,5
Argentina	5,5
Bélgica	3,0
India	2,8

Imp. Asociados	2000
Argentina	31,0
Estados Unidos	12,0
Argelia	9,1
Alemania	5,1
Nigeria	4,8

Imp. Asociados	2022
Argentina	17,1
Estados Unidos	16,7
China	13,0
Rusia	8,0
Argelia	4,4

Exp Aduana	2000
Rio Grande- RS	63,0
Itajaí-SC	2,7
São Francisco do Sul-SC	1,5
Puerto de Paranaguá-PR	1,0
Imbituba-SC	1,0

Exp Aduana	2022
Puerto de Rio Grande - RS	63,0
Itajaí-SC	11,0
Puerto de São Francisco do Sul-SC	3,0
Puerto de Paranaguá-PR	2,80
Puerto de Santos-SP	2,00

Imp Aduana	2000
Porto Alegre - RS	36,0
Rio Grande - RS	34,0
Aeropuerto Salgado Filho - RS	7,3
Uruguiana-RS	7,6
Puerto de Santos-SP	4,0

Imp Aduana	2022
Rio Grande - RS	38,0
Porto Alegre - RS	23,0
Uruguiana-RS	11,0
Puerto de Santos-SP	9,0
Itajaí-SC	3,0


Rondônia

Exp Productos	2000
Madera y derivados	92,5
Carnes y despojos comestibles	2,0
Granitos	2,0
Café	1,5
Grava y piedras trituradas	0,5

Exp Productos	2022
Soja y derivados	44,0
Carnes y despojos comestibles	37,5
Maíz	7,5
Estaño	3,5
Madera y derivados	3,0

Imp. Asociados	2000
Componentes de motores	90,5
Harina de trigo	2,5
Maquinaria de construcción civil	2,0
Cadenas de hierro/acero	0,5
Reproductores bovinos	0,5

Imp. Asociados	2022
Tejidos y derivados	5,0
Abonos y Fertilizantes	4,0
Ajo	3,5
Harina de trigo	2,5
Componentes plásticos	2,0

Exp Socios	2000
Estados Unidos	20,0
China	17,0
Hong Kong	11,0
Argentina	1,5
Italia	5,5

Exp Socios	2022
China	16,0
España	7,5
Países Bajos	7,5
Turquía	5,9
Estados Unidos	5,5

Imp. Asociados	2000
Finlandia	90,5
Argentina	2,5
Italia	2,0
Estados Unidos	1,5
China	1,0

Imp. Asociados	2022
China	44,5
Argentina	9,0
Estados Unidos	4,0
Israel	3,0
Colombia	3,0

Exp Aduana	2000
Puerto Paranaguá-PR	72,5
Foz de Iguazu-PR	6,5
Santana do Livramento-RS	5,0
Puerto de Santos - SP	4,5
São Francisco do Sul-SC	4,0

Exp Aduana	2022
Puerto de Manaus-AM	33,5
Puerto de Santos-SP	27,5
Santarém-PA	16,0
Puerto de Paranaguá-PR	6,50
ALF — Belém-PA	5,00

Imp Aduana	2000
Puerto de Manaus-AM	96,0
Foz de Iguazu-PR	2,5
Puerto de Paranaguá-PR	0,5
Porto Velho- RO	0,5
Guajará -Mirim	0,2

Imp Aduana	2022
Puerto de Santos - SP	29,0
Puerto de Rio de Janeiro-RJ	14,5
Itajaí -SC	13,5
Foz de Iguazu-PR	9,5
Puerto de São Francisco do Sul-SC	7,5


Roraima

Exp Productos	2000
Madera y derivados	88,0
Cemento	5,0
combustibles y lubricantes	3,5
diamantes no industriales	3,0
puertas y ventanas de hierro/acero	0,2

Exp Productos	2022
Soja y derivados	35,0
carnes, embutidos y despojos comestibles	17,0
margarina	11,0
azúcares	8,5
mineral	3,0

Imp. Asociados	2000
Cemento	38,5
Abonos y Fertilizantes	35,0
Insecticidas	7,0
Asfaltos	7,0
Vidrios	3,5

Imp. Asociados	2022
Abonos y Fertilizantes	36,5
Calderas	23,5
Componentes de motores	13,0
Dispositivos de aire acondicionado	3,5
semillas para sembrar	3,5

Exp Socios	2000
Venezuela	81,0
China	11,0
Hong Kong	1,5
Trinidad y Tobago	0,2

Exp Socios	2022
Venezuela	64,5
Rusia	7,5
España	6,5
China	6,0
Turquía	5,9

Imp. Asociados	2000
Venezuela	88,5
Cuba	7,0
EE.UU	2,0
Canadá	1,5
Guyana	0,5

Imp. Asociados	2022
Israel	27,0
Suecia	23,5
Finlandia	16,5
China	12,0
España	8,0

Exp Aduana	2000
Pacaraima-RR	81,0
Puerto Paranaguá-PR	12,0
Boa Vista-RR	3,5
Aeropuerto Int Guarulhos-SP	2,0
Aeropuerto Int Rio de Janeiro-RJ	1,0

Exp Aduana	2022
Pacaraima-RR	64,5
Puerto Manaus-AM	29,5
Bomfim-RR	5,5
Aeropuerto Int Guarulhos-SP	0,03
Puerto Paranaguá-PR	0,01

Imp Aduana	2000
Pacaraima-RR	88,0
Boa Vista -RR	7,0
Aeropuerto Int Viracopos-SP	2,0
Aeropuerto Eduardo Gomes-AM	1,5
Rio Grande-RS	

Imp Aduana	2022
Puerto Manaus-AM	74,0
ALF Belém-PA	16,5
Aeropuerto Int Guarulhos-SP	3,5
Puerto São Francisco do Sul-SC	1,5
Pacaraima-RR	1,5


Santa Catarina

Exp Productos	2000
Carnes y despojos comestibles de aves	15,7
Bombas de aire o vacío	10,0
otros muebles y partes de bombas de aire o de vacío	8,0
Ropa de cama, mantelería y similares	5,9
Azulejos y losas	4,2

Exp Productos	2022
Carnes y despojos comestibles de aves	16,1
Carne de cerdo	11,2
Motores y generadores eléctricos	5,9
Soja en grano	5,4
Piezas para motores	4,6

Imp. Asociados	2000
Automóviles	4,7
Algodón	4,7
Trigo y mezcla de trigo con centeno	3,9
Máquinas y aparatos eléctricos	3,2
Maíz en granos	1,9

Imp. Asociados	2022
Cobre sintonizado y aleaciones de cobre	4,2
Diodos, transistores y dispositivos similares	3,0
Fertilizantes nitrogenados	2,9
Productos laminados planos de hierro	2,6
Polímeros de etileno	2,1

Exp Socios	2000
Estados Unidos	25,0
Argentina	11,0
Alemania	8,0
Reino Unido	5,0
Japón	4,0

Exp Socios	2022
Estados Unidos	18,0
China	14,0
Argentina	7,0
Chile	5,0
México	4,0

Imp. Asociados	2000
Argentina	16,0
Estados Unidos	16,0
Alemania	9,0
Italia	8,0
Paraguay	6,0

Imp. Asociados	2022
China	40,0
Chile	7,0
Estados Unidos	6,0
Argentina	6,0
Alemania	4,0

Exp Aduana	2000
São Francisco do Sul-SC	38,0
Itajaí-SC	34,0
Uruguaiana-RS	9,0
Puerto de Paranaguá - PR	8,0
Foz de Iguazu-PR	2,0

Exp Aduana	2022
Itajaí-SC	44,0
São Francisco do Sul-SC	26,0
Puerto de Paranaguá-PR	8,0
Alf - Uruguaiana-RS	
Irf. São Borja-RS	3,00

Imp Aduana	2000
Itajaí-SC	43,0
São Francisco do Sul-SC	16,0
Foz de Iguazu-PR	7,0
Uruguaiana-RS	6,0
Puerto de Santos-SP	5,0

Imp Aduana	2022
Itajaí-SC	48,0
São Francisco do Sul-SC	16,0
Puerto de Santos-SP	4,0
Aeropuerto internacional de Guarulhos-SP	4,0
IRF- Imituba -SC	3,0

Referencias bibliográficas

- AMORIM, Celso (2022). **Laços de Confiança: o Brasil na América do Sul**. São Paulo: Benvirá.
- BARROS, Pedro Silva; PADULA, Raphael; SEVERO, Luciano Wexell; SAMURIO, Sofía Escobar; GONÇALVES, Julia de Souza Borba (2020). **Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana**. Campo Grande: Ed. UEMS; Rio de Janeiro: IPEA, 2020.
- BARROS, Pedro Silva; SAMURIO, Sofía Escobar; GONÇALVES, Julia de Souza Borba (2022). Fragmentación política y desintegración económica en Sudamérica: un análisis del protagonismo regional de Brasil. In: ORTIZ, J.; STUHLREHER, A. **Debates acerca de concepciones alternativas en la integración latinoamericana**. Bogotá: Ediciones Universidad Cooperativa de Colombia, 2022.
- BARROS, Pedro Silva; SEVERO, Luciano Wexell; CARNEIRO, Helitton Christoffer (2022). **Red interoceánica en América del Sur: corredores bioceánicos y el rol de los estados articuladores**. Santiago: UN; CEPAL, 2022. (Boletín Facilitación, Comercio y Logística en América Latina y el Caribe, n. 392).
- BARROS, Pedro Silva; SEVERO, Luciano Wexell; SILVA, Cristovão Henrique Ribeiro da; CARNEIRO, Helitton Christoffer (2021). **A ponte do Abunã e a integração da Amacro ao Pacífico**. Brasília: IPEA, ago. 2021. (Nota Técnica, n. 35).
- BARROS, Pedro Silva; SEVERO, Luciano Wexell; SILVA, Cristovão Henrique Ribeiro da; CARNEIRO, Helitton Christoffer (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.
- BARROS, Pedro Silva; SEVERO, Luciano Wexell; SOUSA, Alexandre Gervásio de; CARNEIRO, Helitton Christoffer (2022). **A dinâmica recente do algodão no Mato Grosso: possibilidades de exportação para o Peru e a Ásia-Pacífico**. Brasília: IPEA, 2022. (Nota Técnica, n. 48).
- CARNEIRO, Helitton Christoffer (2022). **A Importância da América do Sul para as Exportações Industriais Brasileiras: reflexões sobre a evolução do perfil de exportação do Brasil (2000-2020)**. Dissertação de mestrado, PPGE-Unila.
- CASTRO, Aline Contti; CÍMINI, Fernanda (2020). **O Financiamento da Integração Infraestrutural Sul-Americana: as dificuldades de constituição de um novo arranjo financeiro regional**. Revista Tempo do Mundo, n. 23, p. 123-148, 2 dez. 2020.
- COSIPLAN (2017a). **Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración 2017**. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento.
- COSIPLAN (2017b). **Cartera de Proyectos 2017**. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento.
- COSIPLAN (2017c). **Informe de Actividades 2017**. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento.
- COSTA, Darc (Org.) (2011). **América do Sul: integração e infraestrutura**. Editora Capax Dei, Rio de Janeiro.
- GUTIERREZ, Alberto Ostría (1946). **Una obra y un destino. La política internacional de Bolivia después de la Guerra del Chaco**. Ayacucho, 1946. 1ª ed.
- MDIC (2023). **Perfil das Firms Exportadoras Brasileiras: um panorama**. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Secretaria de Comércio Exterior.

PADULA, Raphael (2014). Da IIRSA ao COSIPLAN da UNASUL: a integração de infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança. In: Walter Antonio Desiderá Neto. (Org.). **O Brasil e novas dimensões da integração regional**. 1ed. Brasília: IPEA, 2014, v., p. 291-352.

PADULA, Raphael. **A Geopolítica da Bacia do Pacífico e a integração regional na América do Sul**. Revista IMEA, Vol. 1, Num. 2, pp.30-47, 2013.

PÊGO, Bolívar et al. (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: diagnóstico e agenda de pesquisa para política pública**. Brasília: IPEA; MI, 2017. v. 2.

PÊGO, Bolívar; MOURA, R. (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: uma avaliação do arco Norte**. Brasília: IPEA; MI, 2018. v. 3.

PÊGO, Bolívar; MOURA, Rosa (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: referências para a formulação de políticas públicas**. v. 6. Brasília: IPEA, MI, 2021.

PÊGO, Bolívar; MOURA, Rosa (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: uma avaliação do arco Central**. Rio de Janeiro: IPEA; MDR, 2019. v. 4.

PÊGO, Bolívar; MOURA, Rosa. (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: uma avaliação de política pública**. Rio de Janeiro: IPEA; MI, 2018. v. 1.

PÊGO, Bolívar; MOURA, Rosa. (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: uma avaliação do arco Sul**. Rio de Janeiro: IPEA; MDR, 2020. v. 5.

SEVERO, Luciano Wexell (2012). A importância geopolítica da Bolívia e a integração da América do Sul. In: OLIVEIRA, RP., NOGUEIRA, SG., and MELO, FR., orgs. **América Andina: integração regional, segurança e outros olhares**. Campina Grande: EDUEPB, p. 137-161, 2012.

SEVERO, Luciano Wexell (2023). **A Retomada do Brasil como Locomotiva da Integração**. Revista Tempo do Mundo. n. 30, p. 63-88, 14 abr. 2023.

TRAVASSOS, Mário (1935). **Projeção Continental do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935.

VIRGA, Thais; MARQUES, Tomás Costa de Azevedo (2020). **A Integração Física Sul-Americana no período recente (2000–2020): situação, continuidade, inflexão e reversão**. Revista Tempo do Mundo, n. 23, p. 149-180, 2 dez. 2020.