

Las Rutas de Integración Sudamericana: un nuevo ángulo para el desarrollo subnacional y la inserción global de Brasil

Bruno Fabricio Alcebino da Silva

JUNIO 2026

ISSN 2953-562X

El **Centro de Investigaciones en Política y Economía Internacional** (CIPEI) tiene como finalidad desarrollar y promover investigaciones sobre temas de economía y política internacional contemporánea con foco en el siglo XXI. Forma parte del Instituto de Investigaciones de la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Rosario.

Trabaja en torno a 4 áreas temáticas: Economía, Política Internacional y enfoques de Política Exterior, Seguridad internacional y Metodología.

El **Análisis CIPEI** es una publicación del Centro. Consiste en artículos cortos escritos por miembros del Centro e invitados sobre temas de actualidad y relevantes para la Política y la Economía Internacional.

Dirección

Anabella Busso

Coordinación editorial

María Florencia Marina

Iara Cáceres

ISSN 2953-562X

Junio de 2026

2000 – Rosario – Argentina

Las Rutas de Integración Sudamericana: un nuevo ángulo para el desarrollo subnacional y la inserción global de Brasil

Por **Bruno Fabricio Alcebino da Silva**¹

1. Introducción

Frente a la necesidad de reposicionamiento global, Brasil reorientó recientemente su política de integración de infraestructura, retomando proyectos que remiten a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y que estuvieron en el ámbito del Consejo de Infraestructura y Planeamiento (Cosiplan) de la Unasur hasta 2019, reinstitucionalizándolos a partir del Consenso de Brasilia en 2023. El proyecto de las Rutas de Integración Sudamericana representa una de las iniciativas geopolíticas y geoeconómicas más ambiciosas del siglo XXI para América del Sur. Promovido activamente por el gobierno federal de Brasil, este proyecto se define como una red estratégica multimodal de infraestructura física, logística y conectividad digital diseñada para interconectar los sistemas productivos del continente, optimizar el flujo de comercio intrarregional y consolidar corredores interoceánicos que vinculen de manera eficiente el océano Atlántico con el océano Pacífico. La relevancia fundamental de este diseño radica en superar los históricos cuellos de botella logísticos que han fragmentado el espacio sudamericano, encareciendo los costos de producción y aislando las regiones interiores de los mercados globales dinámicos.

En su tercera fase, impulsada por el Ministerio de Planificación y Presupuesto (MPO, por sus siglas en portugués), el proyecto superó la visión exclusiva sobre los 11 estados fronterizos, incorporando estratégicamente a 16 unidades de la Federación (UFs) no fronterizas. Esta "interiorización" demuestra que la nueva logística impacta fuertemente en la "punta" productiva, englobando un área que concentra el 36% del territorio nacional, el 73% del Producto Interno Bruto (PIB) y el 74% de la población brasileña (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025c, p. 10-11). El objetivo principal es

¹ Maestrando en Economía Política Mundial por la Universidad Federal del ABC (UFABC, São Bernardo do Campo, Brasil), actualmente en movilidad académica en la Universidad Nacional de Rosario, Argentina. Investigador del Laboratorio de Política Exterior (Lab.Pex), vinculado al Observatorio de Política Exterior e Inserción Internacional de Brasil (OPEB).

reposicionar el interior y el litoral para operar competitivamente dentro de la unidad de América del Sur, promoviendo el desarrollo y reduciendo asimetrías mediante redes de infraestructura multimodal que integran el Atlántico con el Pacífico.

2. El ámbito internacional: inserción dependiente y el giro hacia el Pacífico

Desde una perspectiva de la economía política internacional, la organización de las redes de transporte en América del Sur está íntimamente ligada al patrón histórico de inserción de la región en el sistema centro-periferia. Como argumentan las corrientes del estructuralismo latinoamericano y la teoría de la dependencia, la infraestructura física de nuestros países fue tradicionalmente diseñada bajo una lógica extractiva y extravertida, orientada casi con exclusividad a conectar los centros mineros y agropecuarios del interior con los puertos de exportación del Atlántico y del Caribe, con destino final en las potencias coloniales y, posteriormente, en los mercados de Europa y Estados Unidos (Sader, 2009; Van Klaveren, 2015). Este modelo de “venas abiertas” impidió la configuración de circuitos comerciales internos de alta densidad y perpetuó la fragmentación productiva entre los propios vecinos sudamericanos.

No obstante, el escenario internacional contemporáneo está definido por un profundo desplazamiento del eje dinámico de la acumulación económica mundial hacia la cuenca del Asia-Pacífico, con China a la vanguardia seguido por los mercados del Sudeste Asiático y Japón (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025c, p. 28). Este cambio estructural impone desafíos logísticos críticos para las economías situadas en la vertiente atlántica de América del Sur. Para Brasil, mantener los flujos tradicionales de exportación hacia Asia rodeando el Cabo de Buena Esperanza o cruzando el Canal de Panamá implica enfrentar costos de flete ascendentes y tiempos de navegación prolongados que restan competitividad a la producción regional (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025c, p. 27).

La construcción de corredores bioceánicos estables surge, por lo tanto, como una respuesta estratégica indispensable. El comercio de Brasil con la República Popular China está fuertemente desequilibrado en términos de valor agregado: el 98% de las ventas brasileñas a dicho mercado se compone de *commodities* brutas de bajo procesamiento, mientras que solo el 2% corresponde a manufacturas. Por el contrario, la estructura del comercio intrarregional con América del Sur presenta características cualitativamente inversas, donde el 85% de las exportaciones brasileñas hacia el continente está constituido por bienes industriales y manufacturados (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025b). De este modo, la integración logística regional a través de las Rutas no responde meramente a un objetivo mercantil de reducción de distancias, sino a una estrategia integral de política industrial y preservación del empleo calificado en la región.

Los datos logísticos demuestran con claridad las ventajas competitivas del acceso directo al Pacífico. Una ruta marítima que se inicie en los puertos de la

costa occidental sudamericana —como el nuevo megapuerto de Chancay en Perú— con destino a Shanghái permite reducir la distancia de navegación en 3.246 kilómetros en comparación con el trayecto tradicional que parte desde el Puerto de Santos en el Atlántico bordeando el sur de África, y resulta hasta 6.926 kilómetros menor que la ruta que atraviesa el Canal de Panamá (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025c, p. 27). En términos prácticos, estas optimizaciones físicas significan una reducción del tiempo de transporte de hasta 15 días, generando un ahorro estimado de entre 800 y 1.000 dólares por contenedor (OECD, 2025).

La literatura especializada resalta que una disminución en los costos logísticos tiene un impacto macroeconómico expansivo inmediato, considerando que por cada aumento del 1% en los costos de transporte el comercio internacional tiende a contraerse un 2,5% (Melo Filho; Castro, 2024). Al viabilizar el acceso a puertos como Tumaco en Colombia, Manta en Ecuador, Paita, Chancay e Ilo en Perú, y Arica, Antofagasta y Valparaíso en Chile, las economías sudamericanas pueden abaratar sus bienes transables, diversificar su pauta exportadora e ingresar con mayor resiliencia a las cadenas globales de valor (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025c, p. 8).

3. El ámbito nacional: institucionalidad, gobernanza y rutas estratégicas

La viabilidad de este megaproyecto de infraestructura a nivel nacional en Brasil ha sido garantizada mediante la institucionalización de una gobernanza interministerial sólida y la alineación de los recursos presupuestarios del Estado. Mediante la promulgación del Decreto Presidencial Nº 12.034 del 28 de mayo de 2024, se instituyó formalmente la Comisión Interministerial para la Infraestructura y la Planificación de la Integración de América del Sur (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2024). Esta instancia de articulación está integrada por 12 carteras del gabinete ejecutivo, incluyendo el Ministerio de Planificación y Presupuesto, el Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Desarrollo, Industria, Comercio y Servicios (MDIC) y el Ministerio de Transportes, consolidando un enfoque transversal que supera la tradicional dispersión burocrática del Estado brasileño.

La reorientación del planeamiento nacional fue refrendada normativamente a través del Decreto Ministerial GM/MPO Nº 26 del 2 de febrero de 2026, bajo la conducción de la Secretaría de Articulación Institucional. Esta normativa formaliza el programa de las Rutas de Integración Sudamericana e identifica, dentro de la masiva cartera del Nuevo Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) —que engloba más de 9.700 obras—, un conjunto de 190 proyectos críticos con un potencial directo para la integración regional (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025a). La inversión estimada para la ejecución de esta red de conectividad asciende a 10.000 millones de dólares, estructurada mediante un modelo de financiamiento mixto: 7.000 millones de dólares provienen de créditos otorgados por instituciones financieras multilaterales como el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Fonplata, mientras que los restantes 3.000 millones de dólares corresponden a aportes del Banco Nacional de

Desarrollo Económico y Social (BNDES) y a asignaciones directas del presupuesto federal (Ministério do Planejamento e Orçamento, s. f.).

La arquitectura del proyecto se organiza operativamente en torno a cinco grandes rutas logísticas e incluye proyectos en áreas diversificadas como la conectividad digital, con 15 proyectos de infovías transfronterizas, la integración energética —mediante 5 líneas de transmisión de alta tensión— y la infraestructura de transporte multimodal, que contempla 40 obras hidroviarias y 9 ferroviarias (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025a):

i. **Ruta de la Isla de las Guayanas:** Conecta los estados de Roraima y Amapá, así como las porciones septentrionales de Amazonas y Pará, con Guyana, Surinam, la Guayana Francesa y Venezuela, potenciando el comercio caribeño.

ii. **Ruta Amazónica:** Articula el estado de Amazonas a través del eje fluvial del Río Solimões, enlazando directamente al Brasil con Colombia, Ecuador y Perú, garantizando una salida fluvial-marítima hacia el Pacífico.

iii. **Ruta del Cuadrante Rondon:** Comprende los estados de Acre y Rondônia, y porciones occidentales de Amazonas, Mato Grosso y Mato Grosso del Sur, vinculando el territorio brasileño con el espacio peruano, boliviano y el norte de Chile.

iv. **Ruta Bioceánica de Capricornio:** Integra los sistemas productivos de Mato Grosso del Sur, San Pablo, Paraná y Santa Catarina con las redes de transporte de Paraguay, Argentina y el norte de Chile, consolidando un corredor terrestre de alta densidad.

v. **Ruta Bioceánica del Sur:** Abarca el estado de Río Grande del Sur y las regiones meridionales de Santa Catarina, enlazando directamente con las infraestructuras de Uruguay, Argentina y Chile.

4. El ámbito subnacional: el impacto territorial y diagnóstico de los 16 Estados

En el nivel subnacional, la relevancia de las Rutas radica en su capacidad para actuar de manera sistémica sobre el tejido productivo del interior del país, sirviendo como un instrumento macroeconómico para mitigar las profundas asimetrías regionales que caracterizan al federalismo brasileño. Al interconectar las redes locales con los corredores transcontinentales, el proyecto fortalece la movilización teórica y las misiones institucionales de los organismos tradicionales de desarrollo subnacional, encarnados en la Superintendencia de Desarrollo del Nordeste (Sudene), la Superintendencia de Desarrollo de la Amazonia (Sudam) y la Superintendencia de Desarrollo del Centro-Oeste (Sudeco) (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025c, p. 126). Esta sinergia logística permite viabilizar la industrialización descentralizada, potenciar el empleo formal en las llamadas “ciudades polo” y expandir de forma sostenible las balanzas comerciales subnacionales.

Cuadro 1. Diagnóstico del flujo comercial general de las 16 UFs no fronterizas con América del Sur (2024)

Indicador macroeconómico comercial	Valor registrado	Participación/impacto logístico
Exportaciones totales de las 16 UFs a Sudamérica	US\$ 24.400 millones	66% del total exportado por Brasil al continente
Importaciones totales de las 16 UFs desde Sudamérica	US\$ 16.000 millones	52% del total importado por Brasil desde el continente
Flujo exportador encauzado por el modal rodoviário	US\$ 11.000 millones	45% de las ventas externas de estas jurisdicciones
Flujo importador encauzado por el modal rodoviário	US\$ 4.400 millones	28% de los suministros comprados por estas jurisdicciones

Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de Comex Stat (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025c, p. 47).

El diagnóstico de las 16 unidades federativas (UFs) no fronterizas evidencia la vasta capilaridad del proyecto a través de sus regiones:

- Región Sudeste (densidad industrial):** San Pablo, principal motor con US \$15.100 millones exportados a Sudamérica en 2024 (54% vía terrestre), reducirá sus altos fletes logísticos para insertar bienes de alta tecnología. Minas Gerais (US \$2.800 millones) impulsará sus exportaciones farmacéuticas. Río de Janeiro (US\$ 3.400 millones) y Espírito Santo (US\$ 713 millones) potenciarán sus polos navales, textiles y Zonas de Procesamiento de Exportación (ZPE)².
- Región Centro-Oeste (expansión agroindustrial):** Goiás y Tocantins (US \$310 millones) consolidarán el nodo logístico de Río Verde hacia el Pacífico para maquinaria y agroindustria. Por su parte, el Distrito Federal se afianzará como el centro neurálgico de gobernanza, innovación y servicios tecnológicos.
- Región Nordeste (neoindustrialización y bioeconomía):** Bahía (US \$825 millones) y Pernambuco (US\$725 millones) dinamizarán manufacturas, el polo textil del Agreste y la fruticultura a través de sus puertos y ferrovías. Ceará apuesta al hidrógeno verde en Pecém, mientras

² Las Zonas de Procesamiento de Exportación (ZPE) son áreas de libre comercio orientadas a la instalación de empresas dedicadas a la producción de bienes destinados a la exportación. Las industrias establecidas en estas zonas gozan de incentivos tributarios, cambiarios y administrativos destinados a fomentar la competitividad internacional, atraer inversiones y promover el desarrollo económico regional.

Maranhão, Paraíba, Río Grande del Norte, Alagoas, Sergipe y Piauí buscan integrar su producción de calzado, bioeconomía y frutas a los nuevos corredores.

- **Región Norte (consolidación ferro-hidroviaria):** Tocantins, cuyas exportaciones cárnicas dependen actualmente al 99% de la vía terrestre, aprovechará la Ferroviá Norte-Sur y los sistemas hidroviarios para expandir el comercio continental de granos y minerales estratégicos.

5. Conclusiones y desafíos de gobernanza

Las evidencias analizadas demuestran que las Rutas de Integración Sudamericana constituyen una oportunidad histórica para alterar la geografía económica de la periferia continental. Al proponer una infraestructura interoceánica y multimodal, los países de la región disponen de una herramienta concreta para mitigar los costos, diversificar las pautas exportadoras locales y añadir valor a través de regímenes especiales como las Zonas de Procesamiento de Exportación (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025c, p. 33). Las proyecciones más optimistas asociadas a las Rutas indican que una articulación logística eficiente podría duplicar el comercio intrarregional en un horizonte de diez años, mientras que escenarios más conservadores estiman que este objetivo podría alcanzarse en quince años (Moliterno, 2025). Asimismo, estudios sobre el Corredor Bioceánico de Capricornio sugieren que las economías locales vinculadas al proyecto podrían experimentar incrementos del PIB de hasta 4,2% (OECD, 2025).

Sin embargo, la transformación de estos corredores físicos en verdaderos ejes de desarrollo integrado depende críticamente de superar desafíos de carácter institucional y regulatorio. Como se observa en los puestos de frontera, la falta de una gobernanza supranacional vinculante se traduce en demoras administrativas, incompatibilidades aduaneras y asimetrías de control que operan como barreras no arancelarias. Cada día de retraso en las aduanas fronterizas puede contraer el volumen de comercio, neutralizando parte de las ventajas físicas obtenidas por los nuevos trazados asfálticos o ferroviarios. La consolidación de las cinco rutas estratégicas requiere, por ende, una voluntad política continua orientada a la armonización de las normativas sanitarias, de transporte y aduaneras, garantizando que América del Sur no funcione meramente como un canal de paso para las mercancías transnacionales, sino como un espacio económico unificado, soberano y dinámico frente a las transformaciones del escenario global.

Referencias bibliográficas

- Ministério do Planejamento e Orçamento. (s.f.). Rotas de integração sul-americana. *Governo do Brasil*.
<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao-sul-americana>
- Ministério do Planejamento e Orçamento. (2024). *Rotas de integração sul-americana*. Secretaria de Articulação Institucional/MPO.

<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2024-rotas-de-integracao.pdf/@@display-file/file>

Ministério do Planejamento e Orçamento. (2025a, 29 de janeiro). *Projeto das Rotas de Integração Sul-Americana representa desenvolvimento, emprego e renda, diz ministra do Planejamento*. <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/noticias/2025/fevereiro/projeto-das-rotas-de-integracao-sul-americana-representa-desenvolvimento-emprego-e-renda-diz-ministra-do-planejamento>

Ministério do Planejamento e Orçamento. (2025b). *Rotas de integração sul-americana: Apresentação*. <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/arquivos/apresentacao-rotas-de-integracao.pdf>

Ministério do Planejamento e Orçamento. (2025c). *Rotas de integração sul-americana: Relatório 2025: Interiorização e bioceanidade*. Secretaria de Articulação Institucional/MPO. <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/publicacoes/relatorio-2025-rotas-de-integracao-sul-americana/@@display-file/file>

Melo Filho, C. R. de, y Castro, J. C. P. de. (2024). Corredor rodoviário bioceânico: Modelagem de tempos de viagem, estrutura de custos logísticos e a constituição de um observatório regional. *Observatório de la Economía Latinoamericana*, 22(9), e6884. <https://doi.org/10.55905/oelv22n9-179>

Moliterno, D. (2025, 6 de novembro). Tebet à CNN: Novas rotas devem dobrar comércio na América do Sul em 10 anos. *CNN Brasil*. <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/tebet-a-cnn-novas-rotas-devem-dobrar-comercio-na-america-do-sul-em-10-anos/>

OECD. (2025). *The Capricorn bioceanic corridor in South America* [Background Note]. OECD Emerging Markets Forum. <https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/events/2025/04/oecd-emerging-markets-forum/Panel%20OECD%20EMF%20Background%20Note%20-%20The%20Capricorn%20Bioceanic%20Corridor%20in%20South%20America.pdf>

Sader, E. (2009). La crisis hegemónica en América Latina. En *El nuevo topo: Los caminos de la izquierda latinoamericana* (pp. 65–78). Siglo Veintiuno Editores; CLACSO.

Van Klaveren, A. (2015). El análisis de la política exterior: Una visión desde América Latina. En T. Legler, A. Santa Cruz, & L. Zamudio González (Eds.), *Introducción a las relaciones internacionales: América Latina y la política global*. Oxford University Press.



Centro de
Investigaciones
en Política y
Economía
Internacional



TWITTER - INSTAGRAM

@cipei_unr



FACEBOOK

@cipei.unr



MAIL

cipei@fcpolit.unr.edu.ar



WEB

www.cipei.unr.edu.ar

FCPOLIT

Facultad
de Ciencia Política
y Relaciones Internacionales

UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO