

# El derecho de integración en la Ruta de Integración Latinoamericana (RILA): una revisión integradora desde la perspectiva humana y económica

O direito de integração na Rota de Integração Latino-Americana (RILA): uma revisão integrativa sob a perspectiva humana econômica

*The right to integration on the Latin American Integration Route (RILA): an integrative review from a human economic perspective*

Cristiane Martins Viegas de Oliveira<sup>1</sup>

Antonio Hilario Aguilera Urquiza<sup>2</sup>

Vladmir Oliveira da Silveira<sup>2</sup>

Heitor Romero Marques<sup>1</sup>

Recibido el 26 de julio de 2023; aceptado el 3 de agosto de 2023

DOI: <http://dx.doi.org/10.20435/inter.v24i4.4209>

**Resumen:** La Ruta de Integración Latinoamericana (RILA) y el Corredor Bioceánico surgen como importantes iniciativas de integración que pueden aportar beneficios significativos a los países por donde atraviesa el Corredor: Brasil, Paraguay, Argentina y Chile. Desde la perspectiva económica de los derechos humanos, se observa el comportamiento de los agentes y su conformidad con los valores de condiciones dignas de vida. En este contexto, el presente artículo tiene como objetivo analizar el derecho de integración en la RILA y el Corredor Bioceánico, buscando comprender los aspectos jurídicos e institucionales involucrados, con un enfoque en el impacto económico. La metodología propuesta es descriptiva-cualitativa, realizada a través de una revisión integrativa de la literatura, utilizando las siguientes bases de datos: Scielo, Scopus y Web of Science, lo que resultó en un total de 12 artículos. También se recopilaron datos secundarios del Producto Interno Bruto (PIB) y del Instituto de Investigación Económica Aplicada (Ipea), lo que generó probabilidades y planteó diferentes desafíos, como tasas impositivas entre países, reducción del proteccionismo, corrupción, integración universitaria y tipo de cambio. Para Porto Murтинho y Carmelo Peralta, se espera que con el crecimiento del flujo logístico y las exportaciones, el ingreso per cápita aumente y fomente mejoras sociales en los municipios.

**Palabras clave:** Corredor Bioceánico; Perspectiva Económica; Derechos Humanos Económicos.

**Resumo:** A Rota de Integração Latino-Americana (RILA) e o Corredor Bioceânico surgem como importantes iniciativas de integração que podem trazer benefícios significativos para os países por onde perpassa o Corredor, Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, na seara econômica, a partir do contexto dos direitos humanos econômicos, a observar o comportamento dos agentes, e sua conformidade com os valores de condições dignas de vida. Neste contexto, o presente artigo teve como objetivo, analisar o direito de integração na RILA e no Corredor Bioceânico, buscando compreender aspectos jurídicos e institucionais envolvidos, com enfoque no impacto econômico. A metodologia proposta é descritiva-qualitativa, realizada por meio de revisão integrativa de literatura, em que foram utilizadas as seguintes bases de dados: *Scielo*, *Scopus* e *Web of Science*, que resultou no total de 12 artigos. Também foram colhidos dados secundários resultantes do Produto Interno Bruto (PIB), e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) o que resultou em probabilidades, proporcionando diferentes desafios como: taxas de tributação entre países, redução do proteccionismo, corrupção, integração das universidades e câmbio. Para Porto Murтинho e Carmelo Peralta, a expectativa é que com o crescimento do fluxo logístico e as exportações, a renda per capita aumente e alavanque melhorias sociais nos municípios.

**Palavras-chave:** Corredor Bioceânico; Perspectiva Económica; Direitos Humanos Económicos.

**Abstract:** The Latin American Integration Route (RILA) and the Bioceánico Corridor emerge as important integration initiatives that can bring significant benefits to the countries through which the Corridor passes, Brazil, Paraguay, Argentina and Chile, in the economic field, based on the context of economic human rights, to observe the behavior of agents, and their compliance with the values of decent living conditions. In this context, this article aimed to analyze the right of integration into the RILA and the Bioceânico Corridor,

<sup>1</sup> Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Campo Grande, MS, Brasil.

<sup>2</sup> Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (UFMS), Campo Grande, MS, Brasil.



seeking to understand the legal and institutional aspects involved, with a focus on the economic impact. The proposed methodology is descriptive-qualitative, carried out through an integrative literature review, in which the following databases were used: Scielo, Scopus and Web of Science, which resulted in a total of 12 articles. Secondary data resulting from the Gross Domestic Product (GDP) and the Institute of Applied Economic Research (Ipea) were also collected, which resulted in probabilities, providing different challenges such as: taxation rates between countries, reduction of protectionism, corruption, integration of universities and exchange. For Porto Murtinho and Carmelo Peralta, the expectation is that with the growth of the logistical flow and exports, the per capita income will increase and leverage social improvements in the municipalities.

**Keywords:** Bioceanic Corridor; Economic Perspective; Economic Human Rights.

---

## 1 INTRODUCCIÓN

La integración regional ha demostrado ser una estrategia importante para el desarrollo económico y social de los países de América Latina. En este sentido, la Ruta de Integración Latinoamericana (RILA) y el Corredor Bioceánico surgen como iniciativas de integración significativas que pueden traer beneficios significativos para la región. El objetivo de esta investigación es analizar el derecho de integración en la RILA y en el Corredor Bioceánico, buscando comprender los aspectos económicos e institucionales involucrados en estos proyectos, considerando la relación entre los países involucrados.

Las preguntas que motivaron la investigación son: ¿por qué es importante analizar el derecho de integración en la RILA y en el Corredor Bioceánico? ¿Y cómo puede contribuir este análisis a la comunidad científica y a la sociedad en general? La investigación se justifica por la importancia de estas iniciativas de integración para el desarrollo regional, así como por la relevancia del estudio del derecho de integración como instrumento fundamental para la consolidación y mejora de estos proyectos.

La Ruta Bioceánica es un proyecto de infraestructura que busca establecer una conexión vial entre Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, con el objetivo de crear un corredor logístico que facilite el comercio y el transporte de mercancías entre los océanos Atlántico y Pacífico. Esta ruta promete reducir distancias y costos logísticos, impulsando la integración regional y la economía de los países involucrados.

Porto Murtinho, ubicado en el estado de Mato Grosso do Sul, Brasil, desempeña un papel fundamental en la Ruta Bioceánica. La ciudad cuenta con un puerto fluvial en el río Paraguay, que tiene el potencial de convertirse en un punto estratégico para el transporte de carga a lo largo del corredor vial. Porto Murtinho puede beneficiarse económicamente al convertirse en un importante punto de entrada y salida para las mercancías que circulan en esta ruta.

La gobernanza actual del Corredor Vial Bioceánico implica la coordinación y colaboración entre los gobiernos de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile. Estos países están trabajando juntos para establecer acuerdos, normas y regulaciones que garanticen una implementación eficiente del proyecto. Además, se han creado grupos de trabajo y foros de discusión para abordar diversas cuestiones, incluidos los derechos humanos controlados, con el objetivo de garantizar que el desarrollo del corredor sea sostenible y beneficie a todos los involucrados.

La hipótesis económica detrás de la Ruta Bioceánica es que la creación de este corredor logístico impulsará el comercio y el desarrollo económico de las regiones involucradas. Se espera que la reducción de los costos de transporte y la mayor agilidad en la circulación de mercancías fomenten el crecimiento económico, la generación de empleo y la atracción de inversiones a lo largo de la ruta.

El Producto Interno Bruto (PIB) es una medida ampliamente utilizada para evaluar el desempeño económico de un país o región. Con la implementación de la Ruta Bioceánica y el fortalecimiento del comercio entre los países involucrados, se espera que haya un impacto positivo en el PIB de las áreas cubiertas por el corredor. El aumento del flujo de mercancías, la expansión del sector logístico y la integración económica pueden acompañar el crecimiento del PIB, lo que brinda esperanzas para el desarrollo socioeconómico de las regiones beneficiadas por la ruta.

## 2 METODOLOGÍA

Esta es una revisión integrativa de la literatura, basada en investigaciones bibliográficas, exploratorias y documentales, en la búsqueda de artículos científicos ya publicados, revistas especializadas y documentos orientadores. Este diseño surgió como una alternativa para revisar rigurosamente estudios publicados, con el objetivo de integrar los resultados y mantener el rigor metodológico. Además, este método de revisión comprende la combinación de datos empíricos y teóricos, así como la revisión de teorías y el análisis metodológico de estudios específicos.

La adecuación de diferentes investigaciones con diversos métodos determinados en la revisión integrativa amplía las posibilidades de análisis de la literatura (UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO [USP], 2023).

En cuanto a los criterios de elegibilidad, se adoptaron como criterios de inclusión los estudios cuyos títulos presentaran términos de búsqueda como (Latin American Integration Route) O (Bioceanic Route) Y (Economic) utilizados por los operadores booleanos. Se utilizaron los operadores "OR" y "AND".

En la investigación se utilizaron algunas Bases de Datos, entre ellas Scielo, donde se encontraron 07 artículos. También se utilizó Scopus como base de datos, donde se encontraron 04 artículos. Y finalmente, la base de datos de Web of Science, donde se encontró solo 01 artículo. Esto se muestra de manera más clara en la Figura 1:

Figura 1 – Diagrama de las Publicaciones



Fuente: Elaboración propia (2023).

Como parte de la investigación, también se utilizaron datos secundarios, que son información recopilada y analizada. El análisis de datos secundarios generalmente se basa en fuentes gubernamentales, como el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE) y el Instituto de Investigación Económica Aplicada (IPEA).

La búsqueda de datos secundarios depende del análisis de elementos bibliográficos, estadísticos o documentales. Tiene como objetivo ilustrar la situación y proporcionar una mejor gestión basada en el conocimiento de la información. Por lo tanto, un examen completo de los datos secundarios contribuye al establecimiento de una referencia confiable (INSIDER, 2023).

### 3 LA RUTA BIOCEÁNICA

El Corredor Vial Bioceánico es un proyecto de integración física concebido para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA) que conecta el puerto fluvial de Porto Murtinho, en el estado de Mato Grosso do Sul, Brasil, con el norte de Chile, cerca del Trópico de Capricornio.

En 2015, nació el Proyecto Corredor, llamado Grupo de Trabajo del Corredor Vial Bioceánico (GT), para desarrollar regiones que no han participado suficientemente en los procesos de integración nacional y regional, como el Centro-Oeste brasileño, el Chaco paraguayo, el noroeste de Argentina y el norte de Chile. También promueve la integración regional del Centro-Oeste sudamericano y, en particular, del estado de Mato Grosso do Sul (Barros *et al.*, 2020).

El camino de la integración latinoamericana se origina en Campo Grande, estado de Mato Grosso do Sul, hacia los puertos de Antofagasta, en el norte de Chile, hasta Iquique, pasando por el Chaco paraguayo y la región noroeste de Argentina. Básicamente, la Ruta de Integración Latinoamericana forma parte del Corredor Vial Bioceánico, que fue planificado previamente para conectar esa área continental también a los puertos del Pacífico (Bourlegat, 2019).

El principal interés de esta conexión entre el puerto fluvial de Mato Grosso do Sul y el Océano Pacífico es la logística de acceso para el transporte de productos agrícolas para exportación, más rápido y económico, especialmente para acceder al mercado asiático. El objetivo de este razonamiento es también verificar cómo el turismo integrado puede participar como actividad complementaria en esta estructura territorial internacional a través de la influencia estructurante entre Mato Grosso do Sul y las fronteras de los cuatro países.

El nuevo puente, financiado por Itaipu Binacional, con un valor aproximado de 85 millones de dólares, tendrá una longitud de 1.294 m dividida en tres espacios: dos formarán los viaductos de acceso a cada parte y uno corresponderá a la parte sostenida con una longitud de 632 m, con un vano central de 350 m (Semadesc, 2023a).

Las obras están a cargo del Consorcio PYBRA (Tecnoedil SA, Paulitec y Construtora Cidade), con el Consorcio PROINTEC como supervisor. La gestión de la obra está a cargo de la UEP-DCyP del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). El puente es fundamental para el Corredor Bioceánico, un corredor vial que promoverá la integración geopolítica de Brasil, reducirá los costos logísticos, el tiempo de viaje y promoverá nuevas inversiones en infraestructura para el estado, generará nuevos empleos, oportunidades en el sector turístico, aumentará la importación y exportación, entre otros aspectos.

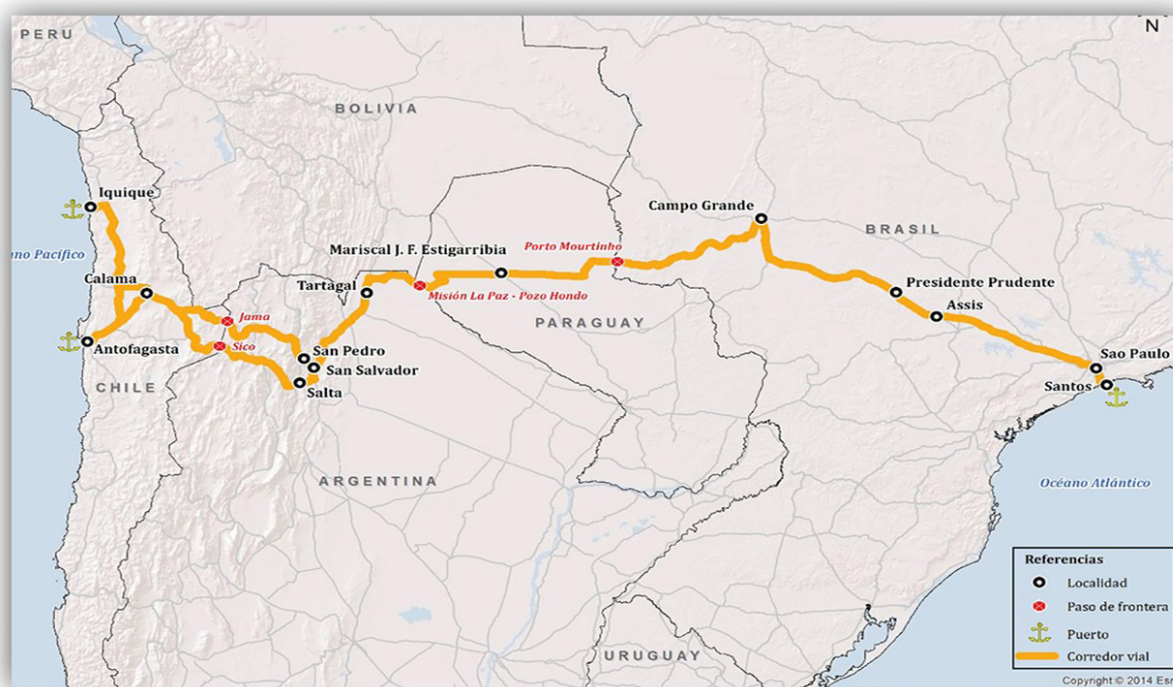
La velocidad de las migraciones e inmigraciones es un elemento que acompaña la reorganización de las ciudades y en este caso no es diferente, lo que a su vez requiere un diseño

unificado que organice el área para acomodar la consiguiente expansión exponencial de la circulación material e inmaterial, como resultado de un nuevo desarrollo y/o expansión del negocio. Por lo tanto, el área y la lectura a partir del análisis de su organización y la circulación resultante se presentan como conceptos geográficamente básicos, ya que están directamente relacionados con el desarrollo comercial del Corredor Bioceánico, objeto central de análisis en este trabajo.

Esta carretera fue diseñada para conectar los países Brasil, Paraguay y Argentina con los puertos del norte de Chile. Estos puertos, principalmente en las ciudades de Iquique, Antofagasta y Mejillones, tienen tarifas portuarias competitivas, facilitan el acceso a Asia y su estructura geológica permite el acceso a buques de gran tamaño. A finales de 2015, varios países enviaron sus representantes, incluidos los líderes del Mercado Común del Sur (Mercosur), a una reunión en la que se formaron grupos de trabajo para realizar estudios técnicos con el objetivo de apoyar las actividades en este corredor vial.

La viabilidad del corredor se extiende desde Campo Grande, capital de Mato Grosso do Sul, pasando por la zona fronteriza de Porto Murtinho, llegando a Paraguay y al norte de Argentina hasta los puertos del norte de Chile, como se muestra en la figura a continuación:

Figura 2 – Corredor Vial con una extensión de 2.396 kilómetros



Fuente: Rota Bioceânica MS (2023). Disponible: <https://rotabiocanica.com.br/tracado-e-caracteristicas/>

Beneficios Socioeconómicos: La implementación de la ruta puede conllevar reducciones en el tiempo de tránsito, así como en los costos de transporte, almacenamiento y servicios de almacén. También puede generar movimientos eficientes de mercancías y pasajeros en términos de seguridad y previsibilidad, estimular la creación de asociaciones, promover el desarrollo de proyectos de integración productiva y agregación de valor tanto en los países de origen y destino como en los países de tránsito, lo que tendría un impacto directo en la circulación de productos y, por lo tanto, en la planificación regional.

El Corredor Bioceánico ayudará al desarrollo de oportunidades, desencadenando, entre otras cosas, un aumento en la competitividad de los productos, una reducción de costos, la promoción de la integración, el fomento del turismo y el desarrollo local. Sin embargo, no son menos importantes los problemas sociales y desafíos asociados a esta carretera, como el tráfico de drogas, armas y personas, así como problemas de salud y delitos como el contrabando.

Un escenario que forma parte de los cambios significativos que pueden ocurrir con el nuevo eje de circulación, afectando la jerarquía de las ciudades en todos los países participantes, ya que el tráfico facilita la movilidad, aumentando la movilidad.

### 3.1 Porto Murtinho

El corredor creará una importante conexión vial entre la región Centro-Oeste de Brasil y el Pacífico a través de las ciudades de Porto Murtinho (Brasil); Carmelo Peralta (Paraguay), Mariscal (Paraguay), Estigarribia (Paraguay), Pozo Hondo (Paraguay), Misión La Paz (Argentina), Tartagal (Argentina), Jujuy (Argentina), Salta (Argentina) y Paso de Jama (Chile) hasta los puertos de Antofagasta, Mejillones e Iquique (Chile). Por lo tanto, hay trabajo por hacer para reducir el tiempo de carga, mejorar la logística de transporte y aumentar y acelerar la creación de competitividad de las exportaciones asiáticas, además de promover el turismo en nuevos flujos comerciales regionales y profundizar la integración entre estos países (Basso; Ferretti, 2021).

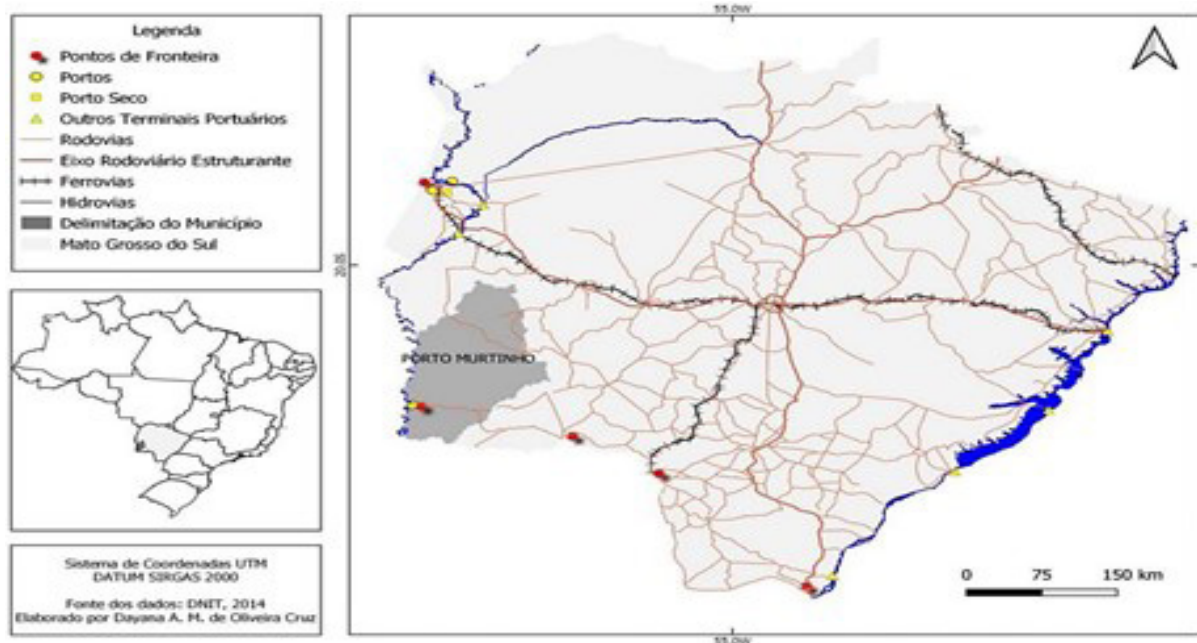
Porto Murtinho cumple un papel importante en esta logística. Es una de las 122 ciudades fronterizas de Brasil. Tiene una extensión territorial de 17.505,200 km<sup>2</sup> según datos del IBGE. De hecho, el país tiene una vasta área fronteriza, la tercera más grande del mundo después de Rusia y China, incluyendo los 150 km que penetran en el país desde la línea divisoria entre los dos países.

Según el IPEA (2022), el territorio nacional tiene una de las 32 ciudades gemelas en todo Brasil, entre ellas Porto Murtinho, que es vecina de Capitán Carmelo Peralta (Paraguay).

Cabe destacar que 588 municipios en el territorio brasileño tienen frontera internacional. Entre ellos se encuentra Porto Murtinho, que también se presenta como uno de los 122 municipios fronterizos, que abarcan 15.719 km del territorio brasileño, y que involucran a 11 Unidades de la Federación con una población de alrededor de 10 millones de habitantes (IPEA, 2017). En efecto, como se mencionó anteriormente, Brasil tiene una amplia área fronteriza, la tercera más grande del mundo, solo detrás de Rusia y China (Basso; Ferreti, 2021).

La ciudad de Porto Murtinho, según la división política, se encuentra exactamente en la llamada "franja fronteriza", es decir, en la región que abarca el espacio desde la línea divisoria entre los países hasta 150 km hacia el interior del país, por lo que es una de las 32 ciudades gemelas de Brasil (IPEA, 2017).

Figura 3 – Porto Murtinho (MS)



Fuente: Cruz (2021).

Más que puntos fijos de división, los espacios que confluyen en la frontera son lugares de intercambio y convergencia, dado que la definición de límites territoriales es ante todo una decisión para el ejercicio del poder de los Estados Nacionales. En efecto, la región natural (llamada Pantanal en Brasil y Chaco en Paraguay), por ejemplo, no "respeta" las fronteras de estos estados, ocupando un área que los trasciende y mostrando que las convergencias naturales y culturales de estos afirman que las regiones, estas ciudades, son más intensas de lo que los límites políticos pueden suponer. En este caso, la frontera actúa como otro aspecto complejo de la dinámica local, en la gestión de políticas sociales, económicas y lingüísticas, por ejemplo.

Ante diversas costumbres, se deben garantizar los derechos humanos, como Santos (1997) determina como un proceso en constante evolución, valorando la diversidad cultural e histórica de diferentes sociedades. Argumenta que los derechos humanos deben ser negociados y construidos en un contexto multicultural, en el que las diferencias culturales sean valoradas y respetadas. Esto significa que las prácticas y normas culturales no deben ser suprimidas en nombre de los derechos humanos, sino más bien integradas y transformadas para garantizar una mayor inclusión y justicia.

Santos (1997) también destaca la importancia de un diálogo intercultural en la construcción de una concepción multicultural de los derechos humanos, que tome en consideración las voces y perspectivas de diferentes grupos y comunidades. Argumenta que la participación activa de grupos marginados y históricamente excluidos es fundamental para garantizar una mayor inclusión y justicia social.

De hecho, en lo que respecta a los espacios fronterizos, no son solamente puntos fijos de demarcación, sino también lugares de intercambio y convergencia, ya que las fronteras territoriales no son simplemente definidas por los Estados-nación en el ejercicio del poder. Después de todo, un área natural a veces llamada Pantanal en Brasil y Chaco en Paraguay no "respeta" las fronteras de estos países, sino que ocupa un área más allá de ellas y muestra que

en los países hay una fusión natural y cultural de estos pueblos que es más intensa que las restricciones políticas.

En este contexto, las fronteras sirven como otra de las vertientes de complicación de las dinámicas locales, por ejemplo, en la gestión de políticas sociales, económicas y lingüísticas. Desde el punto de vista político-económico, aunque existen áreas fronterizas densamente pobladas (como es el caso de Ponta Porã), también existen otras, como los arcos Norte y Central, siendo este último el área que contiene la selva amazónica y el Pantanal de Mato Grosso del Sur (regiones de Corumbá y Porto Murtinho), que, en comparación con el Arco Sur del país, está poco poblada y, desde el punto de vista económico, menos integrada al mercado (Basso; Ferreti, 2021).

Este hecho cobra relevancia al considerar la ciudad de Porto Murtinho, que recientemente ha ganado mayor visibilidad con las medidas de implementación del Corredor Bioceánico. De hecho, según el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE, 2023), es una pequeña ciudad con poco más de quince mil habitantes, con datos de 17.460 personas en la estimación del año 2021.

Situada en el Pantanal de Mato Grosso del Sur en la frontera con Paraguay, Porto Murtinho tiene características históricas en términos de economía local, con actividades agrícolas y explotación de quebracho para la extracción de taninos, que también experimentó un auge en el ciclo de la yerba mate en el pasado.

En cuanto a la infraestructura para la Ruta Bioceánica en Porto Murtinho, se construyó un estacionamiento para camiones que llegan para abastecerse con productos que serán exportados por la hidrovía. El lugar recibe alrededor de 250 camiones al día de soja que serán exportados por la hidrovía.

### **3.2 Gobernanza actual del Corredor Vial Bioceánico**

Con el objetivo de lograr una fuerte integración comercial en América Latina, especialmente en las regiones sin litoral, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) planteó a principios de la década de 2000 la posibilidad de establecer corredores bioceánicos con acceso al Pacífico como respuesta a la desconexión de los territorios subnacionales del comercio exterior. Posteriormente, la IIRSA se sumó al Cosiplan de la UNASUR con el objetivo de ampliar la agenda de objetivos de los proyectos de infraestructura, además de priorizar al Estado como principal promotor de políticas de desarrollo.

A pesar de su carácter innovador, la IIRSA se encontró con obstáculos relacionados con la capacidad limitada de inversión pública y préstamos internacionales, una baja contribución de instituciones multilaterales, un círculo vicioso de atracción de recursos para proyectos ya asignados y una débil liderazgo regional (Castro; Cimini, 2020).

Debido al estancamiento de estas instituciones, los proyectos de corredores fueron asumidos por diferentes actores a nivel local, regional, nacional e internacional (gobiernos, sector privado, academia, sociedad civil). Como resultado, se generaron dinámicas para establecer un nivel de gobernanza capaz de satisfacer las demandas e implementar los objetivos de estos corredores. El Corredor Vial Bioceánico que incluye Campo Grande- Porto Murtinho (Brasil)- Carmelo Peralta- Mariscal Estigarribia- Pozo Hondo (Paraguay)- Misión La Paz- Tartagal- Jujuy - Salta (Argentina)- Sico- Jama- Puertos de Antofagasta- Mejillones- Iquique (Chile), según el mapa a continuación:



Figura 4 – Corredor Vial Bioceánico Sudamericano



Fuente: IPEA (2023).

Datos importantes sobre la economía del municipio de Porto Murtinho son presentados por el IBGE (2023), como el PIB per cápita de R\$ 23.466,09; un porcentaje de 80,6% de los ingresos provenientes de fuentes externas en 2015 y un Índice de Desarrollo Humano Municipal (IDHM) del 0,666% en 2010.

Entre otras cosas, obtiene parte de sus ingresos de la minería de caliza y de actividades portuarias fluviales desde su colonización a kilómetros de distancia de la ciudad, con el objetivo de controlar la circulación y permanencia de estos vehículos en el área urbana (Basso; Ferreti, 2021). Todos estos cambios han afectado el área de Porto Murtinho y deben replicarse a lo largo del corredor Bioceánico en diferentes contextos locales. Como indican los indicadores, los municipios en cuestión son pequeños, con poca oferta de servicios y comercio, y una población que no encuentra empleo.

En este sentido, la implementación del corredor tiende a generar nuevos empleos en la ciudad (construcción, servicios, turismo local etc.), sostener y ampliar su población. De ahí la demanda de bienes sociales como vivienda, salud y educación. En este último caso, el impacto no se limita al número de plazas en escuelas formales, sino también al tipo y nivel de formación profesional, como cursos técnicos y de capacitación, y a la capacitación de profesores y otros educadores.

La idea general es que la demanda de bienes sociales como vivienda, salud y educación en el municipio de Porto Murtinho requiere ajustes. Esto implica políticas públicas para atender la demanda de bienes sociales como vivienda, salud y educación, como cursos técnicos y de capacitación y la capacitación de profesores y otros educadores (Basso; Ferreti, 2021).

### 3.2.1 Grupos de trabajo

La Declaración de Asunción de 2015 creó el Grupo de Trabajo (GT) del Corredor Bioceánico, reafirmado en 2016, como el único proyecto con dos declaraciones efectivas a nivel presidencial que realiza reuniones periódicas en el contexto de fragmentación de instancias regionales, cooperación e integración en América del Sur. Durante este tiempo, el proyecto se ha desarrollado en su infraestructura y con la probabilidad de construir una carretera que conecte a los 4 países que forman parte del corredor.

Este es, sin duda, un primer paso, pero quizás no es suficiente en un proyecto que requiere una visión a largo plazo. A pesar de los avances en la infraestructura del corredor, estos no son suficientes, en vista de algunas debilidades, en aspectos relacionados con el diseño institucional y la mayor cooperación entre los diferentes participantes (IPEA, 2022).

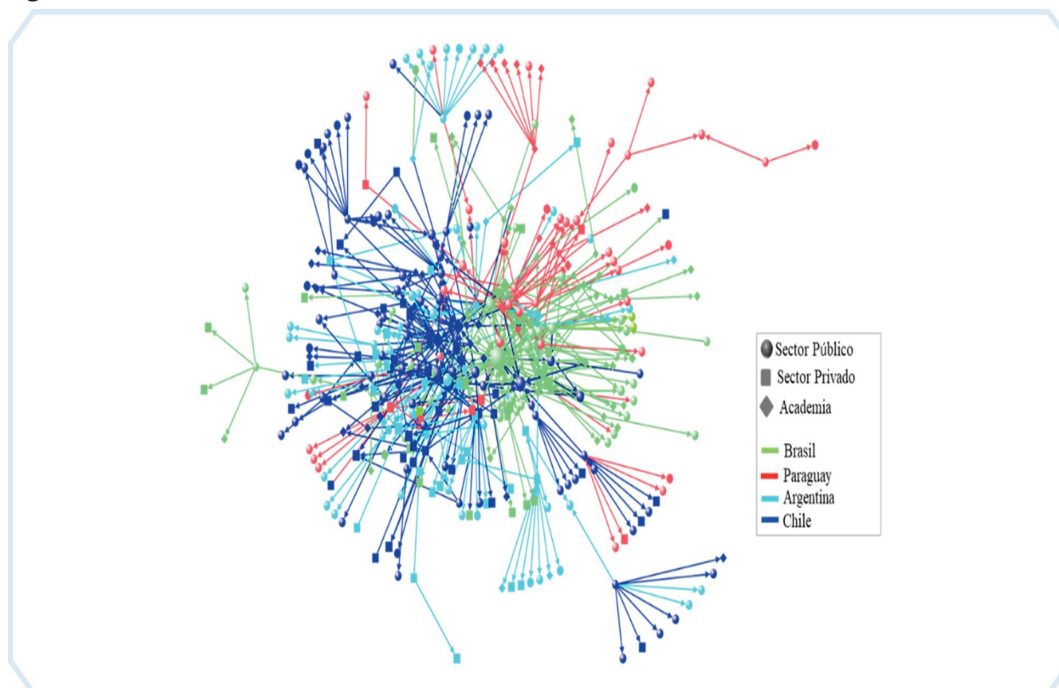
En el contexto institucional (legal y regulatorio), los corredores requieren la colaboración del nivel más alto de toma de decisiones (alianzas políticas entre jefes de estado, parlamentos, cancillerías, entre otros), cooperación (entre ministerios, gobiernos nacionales y subnacionales, y privados) y gestión relativa, incluyendo diferentes obligaciones dependiendo de sus etapas.

En un contexto institucional, dentro del ámbito legal y regulatorio, los corredores requieren colaboración de alto nivel. La toma de decisiones, como alianzas políticas entre jefes de estado, parlamentos, la cooperación, ya sea privada o interinstitucional, y la administración relacionada con las obligaciones de diferentes niveles (IPEA, 2022).

La implementación de un corredor genera un desarrollo local. Esencialmente, implica mejorar la infraestructura física y funcional, así como tomar decisiones estratégicas entre empresas, con participación tanto del gobierno local como del gobierno federal, para atraer mayores flujos de productos a las regiones. Por lo tanto, administrar un corredor comercial, logístico y de transporte requiere como componente necesario la participación de las partes con coordinación en la ejecución para que este corredor funcione eficientemente.

Un estudio del IPEA (2022) mostró cómo se organiza la red de actores en la Ruta Bioceánica y propone una forma ideal de gobernanza. En este estudio, los entrevistados mencionaron a otros agentes con los que estaban asociados, lo que resultó en 243 respuestas, 94 en Chile, 78 en Brasil, 42 en Argentina, 27 en Paraguay, 2 en Bolivia y 2 en Uruguay. Los países del Corredor Vial Bioceánico y la formación de comunidades con características propias en las relaciones intragrupal e intergrupales. Además, se analizaron las reuniones bilaterales a nivel nacional que discutieron los avances y temas del Corredor Bioceánico.

Figura 5 – Red de actores del Corredor Vial Bioceánico



Fuente: IPEA (2022).

Esencial es la demanda que involucra un corredor y su gran importancia, dado que si hay pocos actores, la gobernanza puede fallar; y a medida que hay más interesados, la coordinación se vuelve más compleja. Esta cuestión de la participación en el Corredor Bioceánico tiene algunas ventajas y desventajas. Entre las ventajas se encuentran un nivel más alto de relaciones y una colaboración efectiva entre "los extremos", es decir, entre el lado del Atlántico (Brasil) y el lado del Pacífico (Chile), que pueden tener efectos contagiosos en dirección a los países intermedios, como en el caso de las relaciones Brasil-Paraguay y Chile-Argentina.

Por otro lado, entre las desventajas se encuentran vínculos más débiles entre actores de países más distantes, como Argentina-Brasil (que no comparten frontera en la ruta) y Chile-Paraguay, lo que puede representar un desafío en términos de interacción entre gobiernos para eliminar las barreras transfronterizas a través de la firma de acuerdos (IPEA, 2017). Como se ha argumentado, la presencia de los gobiernos nacionales es de suma importancia para la implementación de proyectos de dimensiones nacionales-regionales-globales.

El caso de Argentina-Brasil ilustra esta fragilidad, ya que, aunque exista una fuerte relación entre los países o una gran aproximación entre ellos, no tienen fuertes vínculos en la frontera para presionar a los gobiernos locales, como en el caso de Brasil-Paraguay y Paraguay-Argentina. Dado que este proyecto depende del gobierno central, otros factores, como la falta de conexiones políticas, pueden afectar su implementación, especialmente en la participación del gobierno central argentino en el Corredor Bioceánico, que ha sido baja y ha priorizado el Corredor Bioceánico Central, lo que dificulta las relaciones bilaterales debido a la falta de convergencia política.

## 4 DERECHOS HUMANOS ECONÓMICOS

Cuando se trata de economía, es esencial asegurar que los principios y valores de los derechos humanos sean celebrados y promovidos en todas las dimensiones de la actividad económica. Sin embargo, la idea de un derecho económico humanista es algo más reciente, aunque el propio derecho económico sea un campo relativamente nuevo dentro del derecho. Con el proceso de globalización, la ciencia jurídica se ha asociado cada vez más con los hechos económicos, dentro del ámbito del derecho económico, que combina el derecho público y el derecho privado (Silveira; Contipelli, 2008).

Desde un punto de vista económico y social, según Canotilho (1999), los ciudadanos deben tener oportunidades de "desarrollo integrado", "libertad de participación crítica en el proceso político" y "condiciones de igualdad económica, social y política". Para el autor, es responsabilidad del Estado implementar derechos que beneficien a las personas con obstáculos para el desarrollo de su personalidad. Se reconoce que desde la Constitución de 1934, Brasil adoptó la idea de una constitución económica dentro de su disciplina de "orden económica y social".

La Carta Constitucional de 1988 afirmaba al principio, especialmente en el artículo 1, incisos III y IV, que la República se basa en la dignidad humana y en los valores sociales del trabajo y la libre iniciativa. El párrafo 170 de la sección actual establece que "un orden económico basado en la valoración del trabajo y la libre iniciativa tiene como objetivo garantizar una vida digna para todos de acuerdo con los dictados de la justicia social". De esta manera, el derecho económico según los dictados constitucionales brasileños es categórico en cuanto a la libre iniciativa, y es compatible con la valoración del trabajo, la protección de la dignidad de la persona humana y la promoción de la justicia social (Silveira; Contipelli, 2008). Silveira y Contipelli (2008) también afirman que los derechos humanos se caracterizan por su historicidad y universalidad, que aportan cualidades jurídicas inherentes a la condición humana que deben ser protegidas, ya que cada persona tiene una dignidad que le pertenece. De esta manera, los derechos humanos económicos, caracterizados por esta universalidad y dignidad, establecen un paradigma solidario actual de igualdad de oportunidades jurídicas y materiales para el desarrollo de los individuos frente al Estado, y este frente a la Comunidad, siempre respetando el concepto de una vida digna.

En este enfoque, el derecho al desarrollo se presenta como la dimensión contemporánea por excelencia de los derechos humanos económicos, que compara su campo de interés con el libre mercado y la justicia social, sin dejar de valorar la intervención normativa del poder público que debe observarse, así como el comportamiento de los agentes que operan en este sector y su observancia de valores relacionados con los derechos humanos.

En su aspecto privado, el derecho al desarrollo se inserta en la santificación de principios y normas jurídicas que permiten al individuo un acceso completo a recursos suficientes para su subsistencia, como educación, vivienda, alimentación, salud, empleo, cultura, entre otros, que brinden las condiciones mínimas para una existencia adecuada a las necesidades constantes del mundo globalizado.

### 4.1 Hipótesis económica

Según los datos presentados por la Secretaría Estatal de Medio Ambiente, Desarrollo, Ciencia, Tecnología e Información del Gobierno de Mato Grosso do Sul, el transporte por la hidrovía del estado creció en una proporción de aproximadamente el 80%, y en consonancia con

este porcentaje, se espera que Porto Murтинho exporte alrededor de 1,2 millones de toneladas en el año 2023, una cifra considerablemente mayor que las 300 mil toneladas de soja y azúcar exportadas en el año 2022. Entre estos productos principales que se deben exportar se encuentran la soja y el azúcar.

De acuerdo con la información del Boletín Acuático del Gobierno Federal, entre los meses de enero y marzo de 2023, Mato Grosso do Sul alcanzó un total de 1,6 millones de toneladas, con un mayor énfasis en el transporte ferroviario, seguido por la soja, con salida desde la ciudad de Porto Murтинho (Semadesc, 2023a).

#### 4.2 Producto Interno Bruto (PIB)

El Producto Interno Bruto cuantifica el valor agregado anual de los bienes y servicios finales producidos, discriminados por sector económico (primario, secundario y terciario) para obtener el PIB a precios básicos. Para calcular el PIB consolidado a precios de mercado, se consolida el valor producido por la economía en ese año y se suman los impuestos indirectos generados por la economía en el mismo período (Semadesc, 2023b). A continuación se presenta un cuadro que muestra la evolución del Producto Interno Bruto del Estado de Mato Grosso do Sul entre los años 2010 y 2020.

Cuadro 1 – Evolución del Producto Interno Bruto de Mato Grosso do Sul – 2010-2020

| ANOS | MOEDA    | VALORES CORRENTES<br>(R\$ MIL) | PESO NO BRASIL<br>(%) | DEFLATOR DO PIB-MS |
|------|----------|--------------------------------|-----------------------|--------------------|
|      |          |                                |                       | Varição Anual (%)  |
| 2010 | R\$ 1,00 | 47.270.656.396                 | 1,22                  | 7,09               |
| 2011 | R\$ 1,00 | 55.133.162.451                 | 1,26                  | 12,74              |
| 2012 | R\$ 1,00 | 62.013.200.885                 | 1,29                  | 6,11               |
| 2013 | R\$ 1,00 | 69.203.201.264                 | 1,30                  | 4,69               |
| 2014 | R\$ 1,00 | 78.950.132.703                 | 1,37                  | 11,17              |
| 2015 | R\$ 1,00 | 83.082.554.710                 | 1,39                  | 5,52               |
| 2016 | R\$ 1,00 | 91.892.285.161                 | 1,47                  | 13,59              |
| 2017 | R\$ 1,00 | 96.396.433.756                 | 1,46                  | 1,00               |
| 2018 | R\$ 1,00 | 106.969.141.695                | 1,53                  | 8,31               |
| 2019 | R\$ 1,00 | 106.943.246,41                 | 1,44                  | 0,51               |
| 2020 | R\$ 1,00 | 122.627.726,08                 | 1,61                  | 14,38              |

Fuente: IBGE/CONAC, SEMAGRO/MS.

La proyección del crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) de Mato Grosso do Sul se basa en criterios como la tasa media de crecimiento real proyectada, observando el comportamiento de años anteriores, y la probabilidad de evolución del índice de precios al consumidor ampliado (IPCA).

Cuadro 2 – Proyección del Producto Interno Bruto de Mato Grosso do Sul

**Projeção do Produto Interno Bruto de Mato Grosso do Sul**

| Anos                      | 2016      | 2017      | 2018       | 2019       | 2020       | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       | 2025       | 2026       |
|---------------------------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| IPCA/IBGE* (%)            | 4         | 2,95      | 3,75       | 4,31       | 4,52       | 10,06      | 5,38       | 3,5        | 3          | 3          | 3          |
| Taxa de Crescimento (%)   | -2,66     | 4,88      | 2,45       | -0,53      | -3         | 5          | 2          | 2,51       | 3,17       | 2,56       | 2,75       |
| PIB de MS** (R\$ milhões) | 91.865,80 | 96.396,40 | 106.969,14 | 106.943,25 | 108.423,77 | 125.297,76 | 134.679,56 | 142.892,12 | 151.844,45 | 160.403,62 | 169.753,65 |

\* IPCA estimado a partir de 2022.

\*\* PIB estimado a partir de 2020.

Fuente: Semagro/MS.

Las proyecciones se basan en el cálculo del Producto Interno Bruto (PIB) elaborado por la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Económico, Producción y Agricultura Familiar, en colaboración con el IBGE, que evalúa el comportamiento anual del conjunto y los principales sectores de la economía estatal.

La economía de Mato Grosso do Sul ha avanzado a una tasa media anual de 3,30% a lo largo de su historia, considerando el período de 2003 a 2019. En los últimos cinco años, el crecimiento económico promedio del estado ha sido del 0,87% anual, entre 2015 y 2019. Durante este período, el sector primario tuvo el mejor desempeño con un crecimiento promedio del 4,48%, seguido del sector secundario con una tasa media anual del 0,45%.

## 5 CONCLUSIÓN

A partir de los datos presentados, se puede concluir que el Producto Interno Bruto (PIB) de Mato Grosso do Sul ha experimentado un crecimiento significativo a lo largo de la última década.

El aumento constante del PIB es un indicador positivo del desarrollo económico del estado, reflejando la capacidad productiva de los sectores primario, secundario y terciario. El sector primario en particular tuvo un rendimiento destacado, demostrando el potencial agrícola y agropecuario de la región. Además, la consolidación del valor producido por la economía, sumado a los impuestos indirectos, contribuye a un análisis más amplio del impacto económico en el estado.

El crecimiento promedio anual del 4,48% en el sector primario resalta la importancia de la agricultura y la agricultura familiar para la economía local. El sector secundario, con una tasa media anual del 0,45%, también desempeña un papel relevante al generar empleo y agregar valor a los productos. Estos resultados subrayan la necesidad de inversiones continuas en infraestructura, tecnología y capacitación para el crecimiento de estos sectores.

Al mismo tiempo, es importante promover el fortalecimiento del sector terciario con miras a diversificar la economía y crear un entorno propicio para el emprendimiento y el desarrollo sostenible. La consideración del Índice de Precios al Consumidor Ampliado (IPCA) en la proyección del PIB es un indicador importante para evaluar la sostenibilidad de este crecimiento. Estos criterios de proyección ayudan a formular políticas y estrategias para proteger el desarrollo económico de Mato Grosso do Sul, fomentando la diversificación de los sectores productivos y el aumento de la competitividad.

La Ruta Bioceánica, que conecta Brasil con Chile a través de Paraguay y Argentina, desempeña un papel estratégico en el desarrollo económico y social de Mato Grosso do Sul, especialmente en la ciudad de Porto Murtinho. Sin embargo, es importante destacar que el desarrollo económico no debe ocurrir a expensas de la violación de los derechos humanos.

Es fundamental que el crecimiento vaya acompañado de medidas que garanticen la protección de los derechos de los trabajadores, la promoción de la igualdad social y el respeto al medio ambiente, buscando un desarrollo sostenible e inclusivo. Por lo tanto, la Ruta Bioceánica y el crecimiento del PIB deben avanzar en consonancia con los principios de los derechos humanos, con el objetivo de asegurar una sociedad más justa y equitativa.

## REFERENCIAS

BARROS, P. S.; PADULA, R.; SEVERO, L. W.; SAMURIO, S. E.; GONÇALVES, J. D. S. B. *Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: produção e comércio na Rota da Integração Sul-Americana*. Portal IPEA, Brasília, DF, 2020. Disponível em: [https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/index.php?option=com\\_content&view=article&id=37931&Itemid=457](https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/index.php?option=com_content&view=article&id=37931&Itemid=457). Acesso em: 12 jul. 2023.

BASSO, J. D.; FERRETTI, V. A. S. Impactos de la implementación del Corredor Vial Bioceánico en la educación escolar en la frontera Brasil/Paraguay: conociendo el contexto. *Interações*, Campo Grande, MS, v. 22, n. 4, p. 1197-212, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/inter/a/WkgcDwprdcGqFgFWrZTMMPv/>. Acesso em: 26 maio 2023.

BOURLEGAT, C. A. Eixos de integração e desenvolvimento, Rota de Integração Latino-americana e Turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças. *Interações*, Campo Grande, MS, v. 20, número especial, p. 107-23, 2019.

CANOTILHO, J. J. Gomes. *Direito Constitucional*. Coimbra: Almedina, 1999. 282 p.

CASTRO, A. C.; CIMINI, F. El financiamiento de la integración infraestructural sudamericana: las dificultades institucionales de constitución de un nuevo arreglo financiero regional. *Revista Tempo do Mundo*, [s.l.], n. 23, p. 123-47, 2020.

CRUZ, Dayana Aparecida Marques Oliveira. Uma análise multiescalar dos impactos da modernização do Terminal de Porto Murtinho na rede sul-matogrossense. *Revista Transporte y Territorio*, [s.l.], n. 24, 2021.

IBGE. Porto Murtinho: Economia. *Portal IBGE*, Brasília, DF, 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/porto-murtinho/panorama>. Acesso em: 28 mar. 2023.

INSIDER. Inteligência de Mercado. *Levantamento de dados secundários*. Portal IBGE, Brasília, DF, 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/porto-murtinho/panorama>. Acesso em: 12 jul. 2023.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA [IPEA]. Faixa de Fronteira do Brasil é tema de estudo do Ministério da Integração e Ipea. IPEA, Brasília, DF, 2017. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/mestrado-profissional-em-politicas-publicas-e-desenvolvimentodesafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2753:catid=28&Itemid=23](https://www.ipea.gov.br/portal/mestrado-profissional-em-politicas-publicas-e-desenvolvimentodesafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2753:catid=28&Itemid=23). Acesso em: 28 Mar. 2023.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA [IPEA]. Redes de actores y su rol en el desarrollo de corredores: diagnóstico y propuesta de gobernanza para el corredor bioceánico vial Mato Grosso do Sul–puertos del norte de Chile. *Portal IPEA*, Brasília, DF, 2022. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/11878>. Acesso em: 9 jul. 2023.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Instituto de Psicologia. Biblioteca. *Revisão de Literatura. Portal do Instituto de Psicologia da USP*, São Paulo, 2023. Disponível em: <https://www.ip.usp.br/site/biblioteca/revisao-de-literatura/>. Acesso em: 11 jul. 2023.

SANTOS, B. S. Uma concepção multicultural de direitos humanos. *Lua Nova – Revista de Cultura e Política*, [s.l.], n. 39, p. 105-24, 1997. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ln/a/gVYtTs3QQ33f63sjRR8ZDgp/?format=html&lang=pt>. Acesso em: 3 jul. 2023.

SECRETARIA ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE, DESENVOLVIMENTO, CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INFORMAÇÃO [SEMADESC]. Transporte pela hidrovía de MS cresce 80% e Porto Murtinho deve exportar 1,2 milhão de toneladas em 2023. *Portal Semadesc*, Campo Grande, MS, 2023a. Disponível em: <https://www.semadesc.ms.gov.br/transporte-pela-hidrovía-de-ms-cresceu-80-e-porto-murtinho-deve-exportar-ate-12-milhao-de-toneladas-neste-ano/>. Acesso em: 25 maio 2023.

SECRETARIA ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE, DESENVOLVIMENTO, CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INFORMAÇÃO [SEMADESC]. Contas Regionais Relatórios do PIB. *Portal Semadesc*, Campo Grande, MS, 2023b. Disponível em: <https://www.semadesc.ms.gov.br/contas-regionais-relatorios-do-pib/>. Acesso em: 8 jul. 2023.

SILVEIRA, V. O.; CONTIPELLI, E. Direitos Humanos Econômicos na perspectiva da Solidariedade: desenvolvimento integral. In: ENCONTRO NACIONAL CONPEDI, 17., 20, 21 e 22 nov. 2008, Brasília, DF. *Anais [...]*. Salvador-BA: UNB, 2008. p. 2578.

### **Sobre los autores:**

**Cristiane Martins Viegas de Oliveira:** Doutoranda do Mestrado/Doutorado em Desenvolvimento Local da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). Mestre em Desenvolvimento Local pela UCDB e em Direitos Humanos pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Pós-graduada em Direito Penal e Processo Penal, e em Direito Civil e Processo Civil pela Anhanguera/Uniderp. Graduada em Educação Física Licenciatura e Bacharelado, e em Direito pela UCDB. Atualmente é orientadora do Programa de Iniciação Científica (PIBIC) em Direitos Humanos do Curso de Direito da UCDB e advogada pela OAB/MS. **E-mail:** cris.mestradoucdb@gmail.com, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0002-0922-3492>

**Antonio Hilario Aguilera Urquiza:** Doutor em Antropologia e master em educação (tecnologias de la educación) pela Universidade de Salamanca-Espanha. Mestre em Educação (Educação Indígena) e especialista em Antropologia (teoria e métodos) pela Universidade Federal de Mato Grosso. Graduado em Pedagogia pela Universidade de Cuiabá e em Filosofia pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Lorena. **E-mail:** hilarioaguilera@gmail.com, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0002-3375-8630>

**Vladmir Oliveira da Silveira:** Estágio Pós-doutoral na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Doutor e mestre em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Graduado em Direito e em Relações Internacionais pela PUC-SP. Professor titular de Direitos Humanos da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Professor de Direito e coordenador do Curso de Mestrado em Direito na PUC-SP. **E-mail:** vladmir@aus.com.br, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0002-8374-3920>

**Heitor Romero Marques:** Doutor em Desarrollo Local Y Planificación Territorial pela Universidad Complutense de Madrid. Mestre em Educação Formação de Professores pela Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). Especialista em Filosofia e História da Educação pelas Faculdades



Unidas Católicas de Mato Grosso (FUCMT). Graduado em Ciências de Primeiro Grau e em Educação Moral e Cívica pela Universidade Federal de Goiás (UFG); e graduado em Ciências e em Pedagogia pela FUCMT. Atualmente é professor na Universidade Católica Dom Bosco em cursos de graduação, na especialização lato sensu e no Programa de Mestrado e Doutorado em Desenvolvimento Local em contexto de territorialidades. **E-mail:** [heiroma@ucdb.br](mailto:heiroma@ucdb.br), **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0003-0093-1617>

