

CORREDORES BIOCEÁNICOS

¿UNA OPORTUNIDAD PERDIDA HACIA LA INTEGRACIÓN REGIONAL?

Integración Regional

Jusain Medina¹

Cita sugerida: Medina, J. (2022). Corredores Bioceánicos ¿Una oportunidad perdida hacia la integración regional?. *Centro de Estudios Estratégicos de Relaciones Internacionales*, p. 1 – 3.

Palabras clave: corredor bioceánico, integración regional, infraestructura, conectividad, comercio internacional.

¹ Jusain Medina. Estudiante de quinto año de Ciencia política y Gestión Pública de la Universidad Mayor de San Andrés-UMSA Bolivia. Mail:jjmedina8@umsa.bo

El llamado estadounidense hacia la integración continental ocurre en un contexto marcado por la crisis económica resultado del COVID-19 y recientemente la guerra en Ucrania, que ha sumergido a los países en la inflación y posibles defaults para los próximos años. Situación que ha reforzado la conciencia de los gobiernos del Cono Sur sobre la emergencia de encontrar alternativas, salidas y soluciones para gestionar de mejor manera la economía a nivel regional.

Pero aquí surge una pregunta fundamental ¿Acaso ya existen marcos de cooperación internacional que permitan la búsqueda de la sostenibilidad financiera y una mayor atracción de divisas extranjeras al continente? ¿Cómo podría colaborar a los fines de la cooperación e integración el proyecto denominado corredor vial bioceánico?

El proyecto bioceánico, nació como propuesta hace ya más de 50 años por parte del exalcalde de la ciudad de Iquique (Chile), quién enfatizaba que el proyecto estaba direccionado a *“unir el corazón productivo de América del Sur, con carreteras ferrovías aeropuertos y puertos que conectasen a las distintas naciones”*. (“Corredor Bioceánico, Un Proyecto Que Conectará El ‘Corazón de Sudamérica Con El Mundo,” 2018)

A través de la participación de Brasil, Paraguay, Chile y posibles candidatos como Bolivia y Perú, el corredor vial bioceánico tiene como objetivo directo el aumento del comercio internacional y el mejoramiento de la competitividad. El desempeño de la logística será fundamental para convalidar el proyecto, esencialmente cuando se trata el uso de las vías entre las fronteras.

Poniendo en análisis cada caso en particular, con el eje puesto en la sostenibilidad para la competitividad, Brasil contempla una oportunidad gigantesca para la conectividad entre América del Sur y Asia, para un mercado demandante de productos y con la competitividad a flote dado que el servicio de infraestructuras brasileño es el más avanzado de la región en comparación con los demás casos.

Respecto al caso paraguayo, considerado como el país más polémico mediáticamente y “anti-integracionista”, éste avanzó por iniciativa propia “excluyendo a Bolivia” como eje integrador dentro de su territorio, al inaugurar el primer tramo de su carretera asfaltada con 276 kilómetros, que incorpora una campaña de promoción para la atracción de nuevas inversiones internacionales.

El caso boliviano, se caracteriza por ciertas debilidades en cuanto a la conectividad con los mercados internacionales, profundizadas por el atraso de proyectos como la puesta en marcha del corredor Ferroviario Bioceánico Central CFBC, que tendría que haber ya conectado los países del Brasil y Perú.

Casos como el boliviano y la posición paraguaya, han demostrado que una clara intencionalidad de divergencias como socios comerciales imposibilitan la creación de una organización internacional que competa los sectores de infraestructura y solvente las redes de conectividad comercial para la facilitación de ingresos bajo acuerdos arancelarios, como la efectividad de los mismos.

A la luz de los intentos integracionistas en América Latina, la región subversivamente ha quedado retrasada al muestreo político de la consolidación de un organismo que efectivice proyectos regionales comerciales. Es posible decir que en el establecimiento de relaciones multilaterales con otros países de la región, este propósito se ha paralizado por divergencias ideológicas, como el gobierno argentino con el brasileño (Gosman A. 2021). Siguiendo las afirmaciones del expresidente Piñera quien refiriéndose a otro proceso fundamental para la región como lo fue la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) en materia de comercio y desarrollo económico, puntualizaba que la organización había pasado al fracaso por considerarse demasiado ideologizada y burocratizada. (Agencia EFE, 2019)

En definitiva, y como conclusión, la zona Sudamericana deja en materia de integración un terreno duro por recorrer, las viabilidades del modelo de integración a través de los corredores bioceánicos no establecen parámetros de continuidad amplia para múltiples Estados, sino más bien una “sectorización” de los mejores socios comerciales que estén dispuestos a financiar dichos proyectos de infraestructura.

REFERENCIAS

Salinas, C. (2021). Paraguay trabaja para desplazar a Bolivia en el corredor bioceánico. Eldeber.com.bo; EL DEBER. https://eldeber.com.bo/economia/paraguay-trabaja-para-desplazar-a-bolivia-en-el-corredor-bioceanico_279732

Banchón B. (www.dw.com. (2017). Corredor Bioceánico, un tren que avanza | DW | 23.03.2017. DW.COM. Disponibles en: <https://www.dw.com/es/corredor-bioce%C3%A1nico-un-tren-que-avanza/a-38092138>

Gosman, E. (2021, December 10). Fernández vs Bolsonaro: el Mercosur sigue en cuarentena por culpa de las divergencias. Perfil; Perfil. Disponible en: <https://www.perfil.com/noticias/internacional/fernandez-vs-bolsonaro-el-mercosur-sigue-en-cuarentena-por-culpa-de-las-divergencias.phtml>

Agencia EFE (2019, March 16). Piñera asegura que la Unasur fracasó “por exceso de ideologismo y burocracia.” www.efe.com. Disponible en; <https://www.efe.com/efe/america/politica/pinera-asegura-que-la-unasur-fracaso-por-exceso-de-ideologismo-y-burocracia/20000035-3926846>

Corredor Bioceánico, un proyecto que conectará el “corazón de Sudamérica con el mundo.” (2018). Icx.es. Disponible en: <https://www.icx.es/icx/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2018795316.html?idPais=PY>