

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

LA RUTA DE LA INTEGRACIÓN
LATINOAMERICANA Y SU CORREDOR VIAL:
¿UN NUEVO CAMINO PARA LAS INDIAS?*

THE LATIN AMERICAN INTEGRATION ROUTE AND
ITS ROAD CORRIDOR: A NEW PATH TO THE INDIES?

A ROTA DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA E SEU CORREDOR
RODOVIÁRIO: UM NOVO CAMINHO PARA AS ÍNDIAS?

ISABELLE DIAS CARNEIRO SANTOS**

Recibido: 26 de abril de 2024 - Aceptado: 22 de junio de 2024 -

Publicado: 30 de noviembre de 2024

DOI: 10.24142/raju.v19n39a12

* El presente artículo se deriva de una investigación de la línea Derecho Internacional y Comparado del Programa de Posdoctorado de la Facultad de Derecho de la Universidad de São Paulo (FDUSP), Brasil, iniciada en abril de 2023.

** Pós doutoranda em Direito Internacional e Comparado pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (FDUSP). Professora adjunta na Faculdade de Direito da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (FADIR-UFMS). Doutora em Direito Político e Econômico pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM), com Bolsa Mérito MackPesquisa. Bolsista Capes no Programa de Doutorado Sanduíche na Universidad Complutense de Madrid (UCM), Espanha. Estágio Pós doutoral em Direito Público, com ênfase em Direitos Humanos e Fundamentais, pela Universidad de Santiago de Compostela (USC), Espanha. Mestre em Ciências-Jurídico Internacionais pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa (FDUL), Portugal. Especialista em Relações Internacionais pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MG). Especialista em Direito Público e graduada em Ciências Jurídicas pela Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). Escavador: <https://www.escavador.com/sobre/6330240/isabelle-dias-carneiro-santos>, ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-3569-1335>, correio eletrônico: isabelle.santos@ufms.br

Resumen

Este artículo indaga por la Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA), que integrará los océanos Atlántico y Pacífico, con un corredor vial que conectará el puerto de Santos, en Brasil, pasando por Paraguay y Argentina, hasta llegar al puerto de Antofagasta, en Chile. De esta manera, los objetivos son presentar una nueva vía de integración en Sudamérica, sus posibles resultados económicos, así como algunas consecuencias dañinas que se derivan de esta cooperación para crear lo que algunos ya reconocen como un nuevo camino para las Indias. Además del fortalecimiento de las relaciones internacionales con países del Medio Oriente, China y el oeste de los Estados Unidos, también tendrá un flujo más rápido y barato de productos que antes se exportaban por el Atlántico. Se concluye que la inversión en infraestructura y la creación de políticas públicas para prevenir o mitigar posibles daños son necesarias para que este nuevo camino no se convierta en una simple ruta comercial y pueda volverse una realidad perenne. Para el desarrollo del artículo se utilizó la metodología de investigación deductiva, cualitativa y bibliográfica, basada en los tratados, la legislación, la doctrina y los artículos científicos, así como en sitios web oficiales y no oficiales.

Palabras-clave: América del Sur, Ruta de la Integración Latinoamericana, Corredor Vial Bioceánico, comercio internacional, políticas públicas.

Abstract

This article addresses the Latin American Integration Route, which will integrate the Atlantic and Pacific Oceans, with a road corridor connecting Porto de Santos, in Brazil, passing through Paraguay and Argentina, until reaching Porto from Antofagasta, Chile. In this way, the objectives are to present a new route of integration in South America, its possible economic results, as well as some harmful consequences from this cooperation, creating what some already say to be a new path for the Indies. In addition to the strengthening of international relations with Middle Eastern countries, China and the western United States, there will also be a faster and cheaper flow of products

that were previously exported across the Atlantic. It is concluded that this new path, so that it does not become a simple commercial route, investment in infrastructure and creation of public policies to prevent and/or mitigate possible damages are necessary so that it can become a perennial reality. For the development of this article, bibliography, it was used the deductive, qualitative and bibliographical research methodology was used, based at international convention, doctrines, scientific articles, as well as official and unofficial websites.

Keywords: South America, Route of Latin American Integration, Bioceanic Road Corridor, international trade, public policy.

Resumo

Este artigo aborda a Rota de Integração Latino-Americana, que integrará os oceanos Atlântico e Pacífico, com um corredor rodoviário que ligará o porto de Santos, no Brasil, passando pelo Paraguai e Argentina, até chegar ao porto de Antofagasta, no Chile. Desta maneira, tem-se como objetivos apresentar um novo caminho de integração na América do Sul, os seus possíveis resultados econômicos, assim como algumas consequências danosas que derivam desta cooperação, criando o que alguns já dizem ser um novo caminho para as Índias. Além do fortalecimento das relações internacionais com países do Oriente Médio, China e o oeste dos Estados Unidos da América, também haverá um fluxo mais rápido e barato de produtos que antes eram exportados através do Atlântico. Conclui-se que este novo caminho, para que não se torne uma simples rota comercial, o investimento em infraestrutura e a criação de políticas públicas para prevenir e/ou mitigar possíveis danos são necessários para que a rota se torne uma realidade perene. Para desenvolver o artigo utilizou-se a metodologia dedutiva, qualitativa e de pesquisa bibliográfica, baseada em tratados, legislação, doutrina, artigos científicos, bem como em sites oficiais e não oficiais.

Palavras-chave: América do Sul, Rota de Integração Latino-Americana, Corredor Rodoviário Bioceânico, comércio internacional, políticas públicas.

INTRODUCCIÓN

La globalización nos acompaña desde hace varios siglos, pero a partir de la segunda mitad del siglo xx, después de la Segunda Guerra Mundial, se presentó una internacionalización política y económica con conexiones globales y locales. Desde entonces, se cambió la dinámica capitalista del comercio transnacional de los Estados, tanto los desarrollados como aquellos en vías de desarrollo.

El fenómeno de la globalización también se inserta en la integración regional, que es una forma de cooperación internacional entre Estados soberanos que puede tener lugar en dos niveles: el continental, del cual la Unión Europea es el modelo que inspira a otras regiones del planeta, ya que se considera un ejemplo de integración económica exitosa; y el subcontinental, del cual se pueden encontrar ejemplos en los bloques económicos de África, Asia, América (en América del Norte, Central y del Sur) y Oceanía.

En Latinoamérica, en los países del Cono Sur, se encuentran la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el Mercado Común y Comunidad del Caribe (Caricom), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR)¹ y el Acuerdo de Cooperación entre cuatro países sudamericanos: Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, para la creación de una Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA).²

El fenómeno del regionalismo se divide en dos períodos históricos: el “viejo regionalismo”, ocurrido en los años sesenta, con un fuerte proteccionismo, y el “nuevo regionalismo”, que comenzó en los años ochenta, con la firma de acuerdos de diferentes naturalezas, incluidos los económicos. Cabe resaltar que aquí nos ocuparemos del nuevo regionalismo.

Entrando al siglo xxi, tenemos en Sudamérica la construcción de la RILA, un proyecto innovador, soñado décadas antes, al que algunos identifican como “un nuevo camino para las Indias”. Con respecto a la RILA, objeto de esta investigación, es importante recalcar que se configura como un corredor bioceánico vial que tiene como objetivo unir el océano Atlántico, con el Puerto de Santos, en Brasil, al océano Pacífico, con el Puerto de Antofa-

1 Son miembros efectivos del MERCOSUR Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, y en noviembre de 2023 el Pleno del Senado brasileño aprobó el texto del Protocolo de Adhesión de Bolivia al bloque.

2 Uruguay también forma parte del grupo de países del Cono Sur. Sin embargo, aún no hace parte de la RILA.

gasta, en Chile, facilitando el flujo de productos que antes se movilizaba por mar a través del Canal de Panamá, en América Central, o por la Patagonia, en el sur de América del Sur, además de reducir costos. Con ello se pretende impulsar la competitividad en el exterior de la región que compone la RILA, haciéndola más fuerte en el campo económico.

Así, se cuestiona si para los países de América del Sur este será “un nuevo camino para las Indias”, ya que la RILA aporta una visión de progreso económico entre los cuatro países que la integran, con el estrechamiento del camino que conducirá a mercados como el de la República Popular de China (RPC), la República de la India y el oeste de los Estados Unidos de América (EE. UU.).

En el caso de Brasil, se mantiene desde hace tiempo el comercio con China, India y EE. UU., regiones en las que el corredor de la carretera bioceánica facilita la importación de productos brasileños. Lo mismo sucede con productos de Argentina, Paraguay y Chile para países asiáticos y del Pacífico.

El objetivo es analizar, a partir de la realidad del Estado brasileño, la importancia de esta vía de integración regional en América del Sur, así como la influencia de su implementación para la economía de Brasil, como una nueva ruta para las Indias, en analogía con lo ocurrido en el siglo XV, para beneficiar, en principio, a cuatro países sudamericanos. También se pretende examinar las consecuencias no comerciales que la RILA puede traer, tanto positivas como perjudiciales para las subregiones nacionales por donde pasará.

Vale mencionar que tanto para Argentina como para Brasil, Chile o Paraguay, las investigaciones que abordan la RILA aún son pocas, pero tienden a crecer a partir de su futura implementación, prevista para 2025. De esta manera se justifica el abordaje del tema propuesto, por ser actual y reciente en las áreas del derecho internacional y la integración.

Como se trata de una ruta que en realidad aún no existe en su totalidad, ya que parte de la infraestructura está en construcción, con obras de carreteras, puentes y puertos, el estudio es prospectivo. Así, para abordar mejor el tema, metodológicamente se realizó una investigación deductiva, cualitativa y bibliográfica, basada en tratados, legislaciones, doctrinas, artículos científicos, así como sitios web oficiales y no oficiales.

GLOBALIZACIÓN: HISTORIA, CONCEPTO E IMPACTOS

Aunque el término *globalización* surgió en la década de los ochenta, en los ámbitos académicos, empresariales y gubernamentales, como un fenómeno económico, político y social, “para explicar el movimiento hacia la apertura de las fronteras económicas y la desregulación acelerada durante la década de 1970” (Moreira, 2010, p. 215), existe la creencia de que a lo largo de la historia de la humanidad, como en el período colonial con la navegación transcontinental, se han presentado diferentes “globalizaciones”, hasta llegar a la actualidad.

En ese sentido, Ferrer (1998) afirma que

el surgimiento del primer orden global coincidió con un progresivo aumento de la productividad, inaugurado con el incipiente progreso técnico registrado durante la Baja Edad Media. La coincidencia de la formación del primer orden económico mundial con la aceleración del progreso técnico no fue casual. La expansión de ultramar fue posible por la ampliación del conocimiento científico y la mejora en las artes de la navegación y la guerra.

El mismo autor señala que

la globalización debe ser vista como la fase actual de un largo proceso histórico, su origen se remonta a partir del siglo xv cuando el Nuevo Mundo fue descubierto por los pueblos cristianos de Europa y se ha formado el primer sistema internacional de alcance planetario (Ferrer, 1998, p. 155).

Hoy en día la globalización que se destaca es la económica, ya que tiene un impacto en el papel y en el desempeño del Estado, así como en las relaciones internacionales de los países capitalistas, en los cuales “se fue expandiendo hasta producir la movilidad de los factores de producción en el mundo, redimensionando la distribución geopolítica de los factores de producción en el mundo” (Flores, 2016, p. 30).

Pero ¿cómo podemos definir qué es la globalización, basándonos en el contexto que conocemos desde las últimas décadas del siglo xx? De acuerdo con Ricardo (2000), “el término globalización ha sido utilizado para

representar varios fenómenos, como el crecimiento del comercio y los negocios transnacionales, la interdependencia entre los flujos de capital y las empresas conjuntas internacionales [traducción del autor]” (p. 4).

Para Goldin y Reinert (2007), la globalización es “un incremento del impacto sobre las actividades humanas, debido a las fuerzas que se extienden más allá de las fronteras nacionales” (p. 28), mientras que Tomassini (1996) la entiende como “un conjunto de transformaciones que afectan a la sociedad, la economía, la política, los núcleos urbanos, la empresa, la oficina, el hogar y la utilización del tiempo libre” (p. 318).

De esta manera, se puede decir que la globalización es un fenómeno y un proceso que hizo posible la integración mundial en diferentes aspectos, proporcionando posteriormente la llamada integración regional entre los Estados soberanos. En ese sentido, cabe señalar que la globalización llegó tarde a los países en desarrollo y subdesarrollados, lo que llevó a muchos a buscar unirse, mediante la integración regional, para competir con los países ricos, desarrollados y centrales del hemisferio norte, clásicamente llamados países del primer mundo.

Así, se observa que uno de los impactos de la globalización es “la acelerada integración de las economías nacionales a la nueva dinámica de los mercados globales, fenómeno impulsado fundamentalmente por medio de la apertura comercial y la eliminación de barreras” (Villegas y Labarca, 2000, p. 250). De este modo, simultáneamente con el movimiento de globalización, comenzaron a reforzarse los procesos de regionalización con fines comerciales, productivos y de inversión.

En el caso de América Latina, si bien la primera intención de integración en la región fue política, como veremos en el siguiente apartado, las integraciones regionales posteriores comenzaron a tener un sesgo mucho más económico, orientado hacia el desarrollo de los Estados.

REGIONALISMO E INTEGRACIÓN REGIONAL

La integración y la globalización son dos conceptos que se vinculan estrechamente. El regionalismo, en el ámbito de las ciencias sociales, es una realidad de las relaciones internacionales y del derecho internacional, que se generalizó después de la segunda mitad del siglo xx. Como modelo de inspiración, muchos bloques económicos, incluyendo Latinoamérica, han utilizado y siguen utilizando el modelo europeo, ya que la Unión Europea (UE) es el modelo más desarrollado hasta el momento.

En Latinoamérica, la influencia, el poder económico y la hegemonía de EE. UU. sobre otros países americanos guiaron la necesidad de cooperación entre los Estados de la región con el objetivo de regionalizar y fortalecer sus economías, actuando en conjunto (de Carvalho, 2004). Con este objetivo se adoptaron diferentes modelos de integración regional, como la zona de libre comercio y la unión aduanera, aunque todavía lejos de alcanzar el modelo adoptado en Europa.

Vale la pena mencionar que el regionalismo puede ser cerrado o abierto. El regionalismo cerrado o viejo regionalismo se caracteriza por ser proteccionista y por tener una agenda política más amplia, basada en la economía de mercado; además, por la falta de armonización y de políticas nacionales. Y el regionalismo abierto, también conocido como nuevo regionalismo latinoamericano, es aquel que, según Ibáñez (1999), “requiere de una liberalización comercial intrarregional, de la apertura comercial racionalizada y selectiva hacia el exterior, no solo dentro de la región, sino también extrabloque, así como de una institucionalización pública fuerte, que complemente a las políticas estatales de integración” (p. 10).

Con respecto al regionalismo abierto, Fuentes (1994) señala que,

según la propuesta de la CEPAL, entraña la interacción de ambos elementos, es decir, la integración impulsada por políticas y la integración “de hecho” alentada por políticas no discriminatorias, a fin de facilitar el desarrollo de la competitividad de los países latinoamericanos y constituir al mismo tiempo el cimiento de un sistema económico internacional más abierto (p. 89).

Con el regionalismo abierto, que comenzó en los años ochenta, se han creado bloques regionales con diferentes propósitos y proyectos, es decir, económicos, culturales, políticos, tecnológicos y ecológicos. Pero el aspecto más llamativo del regionalismo se presenta en la esfera económica, en la que “las ventajas de un proceso integracionista, aunque solo sea con fines económicos, son innegables, y la mayoría de los bloques en formación ya son conscientes de esta ganancia [traducción del autor]” (de Carvalho, 2004, p. 23).

Siguiendo esta visión, según de Almeida (2013),

el regionalismo, es decir, los acuerdos de integración regional, no solo interesan al comercio internacional; son un componente inseparable de la economía mundial contemporánea. En la actualidad, y cada vez más, gran parte del comercio internacional tiene lugar entre bloques comerciales o en acuerdos de integración regional, que constituyen así una configuración relevante de la historia económica de las últimas décadas [traducción del autor] (p. 8).

En el mismo sentido, Moreira (2010) afirma que

un proceso de integración regional consiste en un conjunto de medidas económicas que tienen como objetivo promover el acercamiento y la unión entre las economías de dos o más países. [...] Es un proceso de constitución de un mercado integrado, en una región continua o no (p. 220).

Para que este regionalismo funcione, debe haber un “acuerdo de voluntades entre las unidades nacionales, para llegar a una solución uniforme en ciertos campos donde la actividad estatal aislada se vuelve inoperante o ineficiente” (de Azevedo, 1991, p. 73).

Como se mencionó anteriormente, la integración puede darse en diferentes áreas, como la política, la económica, la militar, la social, la cultural y la jurídica, a través de acuerdos regionales (regionalismo) entre los países involucrados. Precisamente por la existencia de diversas posibilidades, la conceptualización de la integración regional no resulta fácil y no se puede hacer de manera uniforme.

De acuerdo con Murillo (2004),

la integración regional implica una transferencia de competencias, deberes y responsabilidades de un agente a otro en una región determinada, sin que ello implique la desaparición del primero [...]. Es un proceso gradual donde hay avances y retrocesos y no una evolución lineal con tendencia positiva, porque no se trata de un mecanismo coercitivo, sino de un proceso de construcción social dinámica, condicionada por factores endógenos y exógenos (p. 11).

Es importante resaltar que el proceso integrador comprende la unión entre los Estados contratantes, normalmente estimulada por intereses económicos, pero que, a su vez, permite extraer de los países que operan en el proceso integrador la búsqueda de arreglos que permitan asegurar una acción conjunta con resultados beneficiosos en los sectores social y político (Furlani, 2022, p. 45).

Así entonces, hoy en día no se puede hablar de comercio internacional sin abordar el regionalismo y los bloques de intereses, especialmente económicos, formados entre diferentes Estados soberanos a nivel regional o incluso subregional.

La integración regional alrededor del mundo

En la actualidad, Europa, Asia, África y América Latina son los lugares en los que se percibe la mayor integración regional de los subcontinentes, cada uno con diferentes características, ya sea en el campo económico o en el social y político.

En Europa, región en la que hoy se destaca la Unión Europea, el concepto de integración regional ganó protagonismo en la década de los sesenta con el advenimiento de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA), de 1951, y la creación del Mercado Común en Europa. Durante este período, la integración regional con fines económicos comenzó a entenderse, según los clásicos europeos, como

la eliminación de los aranceles [...], añadiendo que ella se instrumenta cuando dos o más mercados separados se unen para formar uno solo. Mientras que denominan como cooperación económica la rebaja de aranceles o los intercambios preferenciales que no llegan a formar un espacio económico único (Czar de Salduendo, 2010, p. 5).

Desde entonces, el proceso de integración en Europa se ha desarrollado hasta alcanzar el mayor modelo de integración regional actual, con la Unión Europea. Sus principales documentos son los Tratados de Maastricht (1993), Ámsterdam (1993), Niza (2003) y Lisboa (2007), responsables de la creciente unión económica y monetaria del bloque, incluyendo elementos políticos. La experiencia de la integración europea incidió en la integración regional, especialmente con fines económicos, en otras regiones del planeta.

En el continente africano, la Organización de la Unidad Africana (OUA), de 1963, conocida como Unión Africana (UA) desde 2002, tiene una importancia particular a la hora de promover el desarrollo del continente, buscando principalmente acelerar el proceso de integración de sus países.

En Asia, se destacan la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático³ (ASEAN) y la Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (APEC). Prácticamente todos los miembros de la ASEAN participan de la APEC, que se dedica exclusivamente a asuntos económicos.

En América Latina la integración se presenta con mayor énfasis en dos momentos: el primero abarca desde la finalización de la Segunda Guerra Mundial hasta la década de los setenta, mientras que la segunda fase comprende las últimas dos décadas del siglo XX. En la actualidad, la integración en la región tiene dos objetivos principales: el fortalecimiento democrático y las políticas económicas.

Lo cierto es que cada lugar puede tener un tipo diferente de integración, según su grado de profundización, que puede incluir la zona de libre comercio, la unión aduanera, el mercado común y la unión económica y monetaria. De estos acuerdos, el más común en la economía mundial, según la Organización Mundial del Comercio (OMC), es el tratado de libre comercio, con más de trescientas versiones.

Integración regional en Latinoamérica

No es nuevo que los países sudamericanos tengan cierta proximidad histórica y cultural relacionada con el proceso de colonización ibérica, en el que se incluyen casi todos los países de la región, entre ellos Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, que forman parte de la RILA, y por donde pasará el Corredor Vial Bioceánico.

Pero para llegar al escenario actual ha sido necesario lidiar con el trasfondo histórico de una relación que comenzó hace siglos, con fundamentos ideológicos a veces más politizados, a veces más económicos, y que se subdivide en cuatro fases u olas: la primera comenzó en 1810 y se denominó panamericanismo; la segunda, llamada Latinoamericanismo, empezó en 1914; en 1991, se instituyó la tercera fase, nombrada americanismo; y, por

3 Bloque compuesto por Brunei, Camboya, Singapur, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Tailandia y Vietnam.

fin, la cuarta fase, el sudamericanismo, inició a principios del nuevo siglo, en el año 2000, como veremos a continuación, sin agotar el tema de las olas de integración.

Durante la colonización portuguesa y principalmente hispánica en las América, las colonias tuvieron el primer anhelo de independizarse, y posteriormente llevarían a cabo una integración regional que se inició a principios del siglo XVIII con Francisco Miranda, con la intención de crear una Gran Colombia, uniendo las antiguas colonias españolas en un solo país. Luego José Cecílio del Valle continuó con el objetivo de crear una federación de Estados.

En la América portuguesa, Silvestre Pinheiro Ferreira propuso una alianza con los países vecinos, a través de una confederación de Estados, con el objetivo de establecer la “defensa mutua [...], libertad de comercio, igualdad de derechos de navegación y ciudadanía común” (Ganan de Brites, 2015, p. 87). Sin embargo, esta iniciativa no salió adelante.

Es en el siglo XIX cuando aparece el más importante influenciador de la integración regional, el venezolano Simón Bolívar, en un “contexto en el que no se definirán los nacionalismos ni las fronteras de lo que serán los Estados latinoamericanos, las más diversas posibilidades políticas estaban en juego” (Ganan de Brites y Bobik, 2017, p. 310).

En 1826, Bolívar articuló el primer proyecto integrador de la región con la celebración del Congreso Anfictiónico de Panamá, con la participación de Perú, México, la Federación Centroamericana y la Gran Colombia (integrada por Colombia, Venezuela, Panamá y Ecuador), pues “quería una uniformidad ideológica cuyos elementos principales fueran el republicanismo (y aquí ya estaría fuera Brasil [por ser una monarquía]) y el antiesclavismo (Brasil y EE. UU. usaban mano de obra esclava)” (Ganan de Brites, 2015, p. 88).

La importancia del Congreso fue tal que la Asamblea General de las Naciones Unidas (AGNU), al conmemorar el Sesquicentenario del Congreso Anfictiónico de Panamá, estableció en su Resolución 31/42 que lo reconocía como “relevante y audaz ensayo unionista a nivel internacional del siglo XIX, con carácter ecuménico, en anticipación y coincidencia con los objetivos del sistema de Naciones Unidas” (Sibauste, 1992, p. 43).

A partir de la segunda mitad del siglo pasado comenzaron a crearse bloques con fines económicos, como la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), en 1960, su sucesora, la Asociación Latinoamericana

de Integración (ALADI), en 1980, y la Comunidad Andina de Naciones (CAN), de 1986.

Sin embargo, fue durante la última década del siglo XX cuando la integración se expandió y ganó centralidad en la agenda de los países de la región. Según Menezes (2007), los países de América Latina,

dada la proximidad geográfica, además de su identidad histórica y cultural, celebran un acuerdo internacional con el fin de coordinar estratégicamente sus acciones en busca de la solución de sus propios problemas y en el logro de objetivos comunes previamente establecidos en el tratado [traducción del autor] (p. 111).

De acuerdo con Fuentes (1994), “dos fenómenos caracterizan el proceso de integración económica en los años noventa: primero, la proliferación de acuerdos de libre comercio, especialmente a nivel bilateral, y segundo, la gran expansión del comercio y la inversión recíprocos en la región” (p. 81).

No es casualidad que el número de bloques económicos regionales aumentara en la década de los noventa, lo que fue en realidad una consecuencia de la democratización de los países latinoamericanos, como Brasil, Chile, Guatemala, Paraguay, República Dominicana, entre otros, como una forma de fortalecer los gobiernos elegidos por el pueblo.

De acuerdo con Bouzas (2017), “la multiplicación de acuerdos regionales en América Latina y el Caribe en las dos últimas décadas parece mucho más consistente con la hipótesis del ‘regionalismo estratégico’” (p. 77), con acuerdos entre el Norte y el Sur, que no son el tema central de este artículo, y acuerdos entre países de la región. Algunos ejemplos de bloques entre países latinoamericanos que han surgido desde entonces son el MERCOSUR, en 1991, la Alianza Bolivariana para las Américas (ALBA), en 2004, y la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), en 2008.

En 2005, los gobiernos de los países latinoamericanos rechazaron el proyecto de creación del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), liderado por EE. UU. y que involucraría a los países de las tres Américas en un único bloque económico continental. Esto ocurrió para el beneficio de los intereses nacionales y regionales de países de Centroamérica y de Sudamérica, configurando la cuarta fase.

Desde esta nueva perspectiva de cooperación, la vieja idea de unir dos océanos, facilitando y abaratando el flujo de productos de los países sudamericanos, comienza a implementarse con la llamada RILA.

LA RUTA DE LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA (RILA)

Para indagar por la Ruta de la Integración Latinoamericana, también conocida como RILA, Corredor Vial Bioceánico o Corredor Vial Capricornio, trataremos primero sus antecedentes, para luego explicar en qué consiste y cuál es su importancia para el comercio de cuatro países sudamericanos: Argentina, Brasil, Chile y Paraguay.

Antecedentes históricos

El hito inicial para la implementación de la RILA fue la creación, en el año 2000, mediante el Plan de Acción de Montevideo, de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), que incluyó la participación de doce presidentes de países de la región en el I Encuentro de Presidentes de América del Sur, ocasión en la que se firmó la Declaración de Brasilia.

Después de la crisis económica de los años ochenta en la región, el comercio intrarregional comenzó a aumentar; sin embargo, las relaciones entre los bloques comerciales sudamericanos se mantuvieron inestables.

En un momento de creciente comercio, a partir de 1990, la IIRSA⁴ “fue concebida a partir del reconocimiento de la importancia de desarrollar y fortalecer una visión regional que incorpore y amplíe las visiones nacionales, enfatizando la complementariedad entre las acciones de integración regional y el desarrollo de la infraestructura física” (Lampert y Forero, 2014, p. 24).

A diferencia de los bloques regionales creados en la región, la IIRSA no tuvo como objetivo crear nuevas instituciones regionales, sino trabajar con los recursos humanos y financieros de las instituciones existentes. Esta visión surgió porque

la IIRSA comenzó con un momento particularmente ambicioso de innovación institucional, como lo fueron las características de su lanzamiento resumidas en la Declaración de Brasilia. Primero, por

4 La estructura institucional de la IIRSA está conformada por el Comité Ejecutivo de Dirección (CDE), las Coordinaciones Nacionales (CN), los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE), el Comité Técnico de Coordinación (CCT) y la Secretaría del CCT.

el amplio consenso político sobre el que se fundó, así como por las visiones subyacentes para aprovechar las oportunidades y enfrentar las amenazas de la globalización. En segundo lugar, por la propuesta de combinar la modernización del espacio económico ampliado, reconociendo la identidad regional. Tercero, conceptualizando la integración regional como un espacio de aprendizaje y cooperación, y también como un mecanismo para ganar escala e influencia política y económica. Finalmente, sobre la convicción de que la integración física puede actuar como catalizador de otras dimensiones de la integración regional [traducción del autor] (IIRSA, 2011, p. 8).

Para eso, en la IIRSA se establecieron dos pilares: la gestión centrada en la propuesta y la discusión de los diferentes Ejes de Integración y Desarrollo (EID), y los Procesos Sectoriales de Integración (PSI). Lo que los distingue es el hecho de que

un EID es una porción de territorio multinacional que incluye una determinada dotación de recursos naturales, asentamientos humanos. [...] Un PSI tiene como objetivo identificar los obstáculos normativos e institucionales que impiden el desarrollo y funcionamiento de la infraestructura básica en la región, así como la propuesta de acciones que permitan superarlos [traducción del autor] (IIRSA, 2011, p. 8).

También se abordaron los objetivos estratégicos, incluyendo en esta lista la articulación de la infraestructura para el desarrollo territorial, con la evaluación de riesgos e impactos en las áreas social y ambiental, apuntando precisamente a las posibilidades de desarrollo sostenible, cuyo objetivo principal fue “la configuración de varios Ejes de Integración y Desarrollo para el futuro espacio económico ampliado de la región, con especial atención a la situación de los países con dificultades geográficas en el acceso marítimo a los mercados internacionales” (IIRSA, 2011, p. 15).

De esta manera se verificó, según los estudios de la IIRSA (2011), que

el número de proyectos incluidos en la Cartera IIRSA aumentó en más del 50 % entre 2003-2004 y 2010, mientras que la inversión estimada aumentó poco más del 150 % en el mismo período. Además, el avance en la ejecución de proyectos también fue considerable a partir de 2005-2006. Además de las fuentes públicas y público-privadas que

financian proporciones muy altas de inversión en proyectos IIRSA (83 %), los crecientes recursos tributarios de esta década que permitieron la recuperación de la inversión en infraestructura en los países sudamericanos también fueron fundamentales para el avance de integración física sudamericana [traducción del autor] (p. 9).

Con más de quinientos proyectos desarrollados en la IIRSA y con la creciente consolidación de la UNASUR, a partir de 2009 la integración física regional comienza a actuar en el orden político, social, económico y comercial. Los presidentes de los doce países sudamericanos deciden crear el Consejo de Infraestructura y Planificación (COSIPLAN), y en ese momento la IIRSA se convierte en el foro técnico de infraestructura de la UNASUR.

La verdad es que la IIRSA se apropió de diez ejes de integración y desarrollo: el Eje Andino, el Eje Amazónico, el Eje Escudo Guianés, el Eje Perú-Brasil-Bolivia, el Eje MERCOSUR-Chile, el Eje Interoceánico Central, el Eje Paraguay I-Hidráulico Paraná, el Eje Capricornio, el Eje Sur Andino y el Eje Sur.

¿Qué es la Ruta de la Integración Latinoamericana (RILA)?

La RILA es uno de los proyectos más audaces e importantes enfocados en el desarrollo de América del Sur, e involucra a cuatro países de la región: Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, con el objetivo de fortalecer las relaciones de los Estados en diferentes ámbitos, vinculando el Atlántico con el Pacífico.⁵

Como subraya Almeida (2019),

conviene recordar que los países sudamericanos implicados en la realización del proyecto tienen una historia común mucho más apegada al concepto de integración regional como movimiento no solo económico, sino también cultural y político, que al regionalismo clásico, marcado por la discusión casi unánime de cuestiones vinculadas a la macroeconomía de los involucrados [traducción del autor] (p. 30).

5 Para comprender rápidamente en qué consiste la RILA, es posible ver la entrevista del ministro de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE), João Carlos Parkinson.

Así, Joichi y Oshiro (2019) señalan que

la propaganda para la construcción de cuatro puentes en la zona fronteriza da pie a una transacción comercial a nivel mundial, además de abrir rutas de navegación, por ejemplo, a los puertos del Pacífico, específicamente la costa oeste de Chile, hacia las naciones asiáticas, porción occidental y septentrional de América del Sur y Central, el Caribe, Estados Unidos y Canadá [traducción del autor] (p. 1137).

Aquí nos ocuparemos del Corredor Vial Bioceánico, que parte del centro oeste brasileño, pasa por regiones de Paraguay y el norte de Argentina, y llega hasta los puertos de Antofagasta e Iquique, en el norte de Chile,⁶ como se muestra en la figura 11.1.

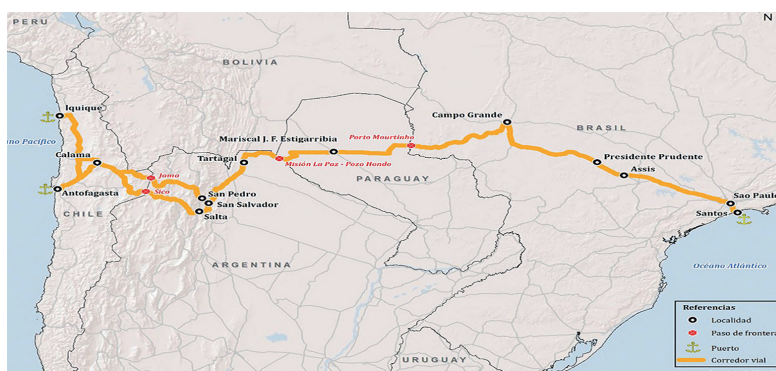


Figura 11.1 Corredor Vial Bioceánico

Fuente: Costa (2023).

De lo anterior se desprende que la vía aún es poco utilizada, precisamente por la falta de infraestructura en los países que integran la RILA, pues el territorio que rodea el corredor vial es difícil de articular y presenta numerosas barreras, como el Pantanal, en Brasil, y la cordillera de los Andes, en Chile.

6 En el proyecto inicial de la RILA, la ruta bioceánica, pasaría por Bolivia en lugar de Paraguay.

La RILA, según Asato *et al.* (2019),

tendrá alrededor de 2.200 kilómetros entre Campo Grande y los puertos del norte de Chile. El inicio de los trabajos de apertura de la Ruta de la Integración se intensificó luego de la segunda expedición realizada por empresarios del Estado [de Mato Grosso do Sul] y autoridades públicas, denominada RILA, del 25 de agosto al 2 de septiembre de 2017. La primera expedición se realizó a mediados de 2013. También hubo otros tres viajes aislados por caminos que podían viabilizar (y acortar) el recorrido, como un tramo por Bolivia, pero la falta de infraestructura en las carreteras de ese país y motivaciones históricas, entre ellas la guerra entre Chile y Bolivia (1879-1883), que bloqueó el acceso al mar a Bolivia, imposibilitó que ese país implementara la Ruta de la Integración (p. 43).

Lo cierto es que el alcance de la RILA, ya sea por el puerto de Paranaguá o por el puerto de Santos, en Brasil, atravesando los territorios de Paraguay y Argentina, hasta llegar al puerto de Antofagasta, en Chile, debe reducir los costos de transporte con impactos tanto en el volumen como en la diversificación del comercio que realizan los países de la región con otras regiones cercanas al océano Pacífico, como en el caso de China.

EL CORREDOR VIAL: ¿UN NUEVO CAMINO HACIA LAS “INDIAS”?

Si en el siglo XV Cristóbal Colón inició su viaje en busca del camino para las Indias, es decir, la tierra del oro y las especias, propiciando una expansión marítima con intereses mercantilistas para Portugal y España, en el siglo XXI se puede considerar que la RILA, en el ámbito comercial, es un nuevo camino para las Indias.

Así como Colón soñaba con acortar esta ruta comercial existente, la RILA también pretende unir el Atlántico con el Pacífico, estrechando el camino hacia países donde el comercio con los cuatro países sudamericanos, especialmente Brasil, está más latente.

Como se discutió anteriormente,

la conexión entre el océano Atlántico y el Pacífico ha sido parte de las ideas de los movimientos de integración de los pueblos sudamericanos durante mucho tiempo. Este movimiento, sin embargo, siempre ha sido impulsado por el sistema económico. Si bien este vínculo efectivamente ya existe en la parte sur de América del Sur con el movimiento de carga y personas desde la región de Valparaíso en Chile hacia la región de Paranaguá en Paraná, siempre ha existido el sueño de un vínculo entre las regiones Norte y Centro-Oeste de Brasil con puertos más al norte de Chile (da Silva *et al.*, 2019, p. 32).

Inicialmente se está construyendo una ruta vial, con nuevas infraestructuras de transporte, que conectará regiones centrales de Brasil con el noroeste de Argentina, el Chaco paraguayo y el norte de Chile. Sin embargo, el eje de integración y desarrollo que conecta las cuatro economías contará también con la construcción de vías fluviales, ferrocarriles y puertos que facilitarán y beneficiarán las actividades comerciales en los mercados de Asia Pacífico y Europa, lo que mejorará la competitividad de los productos de la región.

Según el presidente paraguayo Mario Abdo Benítez (Itaipu Binacional, 2019), “es una obra estratégica, ya que mejora las conexiones logísticas. Mato Grosso do Sul podrá exportar su producción de cereales y Paraguay, que ni siquiera tiene costa, tendrá conexión con ambos océanos [traducción del autor]”.

Para lograrlo se está construyendo un puente sobre el río Paraguay, entre los municipios de Porto Murtinho, en Brasil, y Carmelo Peralta, en Paraguay.

Según el proyecto, tendrá una longitud de 680 metros, con 380 metros de luces libres y 22 metros de altura, con dos torres de más de 100 metros de altura y viaductos de 150 metros en ambos extremos, con pilares preparados para la circulación de vehículos de gran tamaño. Se espera que la obra genere más de mil puestos de trabajo [traducción del autor] (Itaipu Binacional, 2019).

Además, es fundamental para la finalización del corredor vial, ya que

con la salida de mercancías desde puertos del Océano Pacífico, se estima que las distancias se acortan en unos 7.000 kilómetros, lo que supone una importante reducción de la distancia respecto a los puertos que miran al océano Atlántico y, en consecuencia, del valor del transporte y su incidencia en los bienes [traducción del autor] (dos Santos, 2023).⁷

De la misma manera en que en el siglo xv el financiamiento de la ruta para las Indias contaba con la participación de los gobiernos, así como de la burguesía, la RILA, además de contar con la construcción a cargo del Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (DNIT), con financiamiento de la Central Hidroeléctrica Itaipú Binacional, con los gobiernos paraguayo y brasileño, también cuenta con la participación de otros dos gobiernos y del sector empresarial.

Del lado paraguayo, el gobierno también garantiza la pavimentación de 678 kilómetros de la ruta bioceánica, invirtiendo R\$3400 millones. Lo mismo ocurre con Argentina, en un tramo más corto entre Paraguay y San Sebastián de Jujuy.

En cuanto al comercio de productos en el caso brasileño, especialmente en el Estado de Mato Grosso do Sul, los principales productos exportados son la celulosa, la soja, la carne de res fresca, refrigerada o congelada, la harina de soja y otros piensos para animales, y el maíz sin moler.

Solo Campo Grande, capital de Mato Grosso do Sul, en 2023 tuvo un comercio exterior con los países que integran la RILA que superó los US\$121028 millones, creciendo 46,56 % en junio de 2023, respecto al mismo periodo de 2022. Esta realidad proporciona

un mercado y un espacio para crecer en el comercio exterior con los países de RILA. Tal es así que la semana pasada, el Departamento de Tarapacá (Chile) inauguró aquí en Campo Grande su primera oficina comercial internacional, buscando impulsar aún más estos intercam-

7 El trayecto de 2396 kilómetros saldrá de Campo Grande y pasará por las ciudades de Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Bela Vista, Caracol, Jardim y Porto Murtinho, en Brasil; Carmelo Peralta, Loma Plata, Mariscal Estigarribia y Asunción, en Paraguay; Tartagal, Salta, San Salvador de Jujuy, en Argentina; y San Pedro de Atacama, Iquique, Mejillones, Calama y Antofagasta, en Chile.

bios comerciales, generando nuevas oportunidades para ambos países (G1Globo, 2023).

En lo que respecta a Argentina, la región de San Sebastián de Jujuy, “además de alimentos, como frijoles, y bebidas (vino), servicios y logística, cuenta con un fuerte parque industrial de derivados de energía solar y eólica, cuyas empresas ya operan en otros países y tienen interés en invertir en Brasil” (Semadesc, 2017).

Es seguro que Paraguay, Argentina y Chile tendrán un mayor crecimiento económico gracias a las regiones por las que pasa la RILA, con el Corredor Vial Bioceánico, aprovechando el progreso en diferentes sectores, especialmente el comercial (exportación e importación). Sin embargo, otros ámbitos también se verán afectados, por ejemplo en los sectores del turismo, la educación⁸ y la infraestructura. Esta perspectiva genera expectativa tanto en el sector privado (el de los empresarios), como en las autoridades gubernamentales, y en las poblaciones por donde pasará el corredor vial de la RILA.

No obstante, para que la RILA tenga éxito más allá de las cuestiones económicas, son necesarias acciones preventivas por parte de los gobiernos, a través de políticas públicas. Es importante observar este factor, pues los gobiernos y los empresarios destacan principalmente los puntos positivos. Por otra parte, es imperativo enfatizar que también puede haber consecuencias desfavorables que involucran el medioambiente y a los pueblos indígenas, entre otros asuntos, y sobre las cuales se ha debatido en los últimos años, sobre todo en el contexto académico.

LOS POSIBLES IMPACTOS DESFAVORABLES DERIVADOS DE LA RILA

La implementación y la operación de la RILA podrán generar impactos positivos, como la construcción de puentes, puertos secos, carreteras y el resto de la infraestructura necesaria para su funcionamiento real, que contribuirá al crecimiento económico y al desarrollo de las regiones por las que

8 Se creó en el segundo semestre de 2016 la Red Universitaria de la Ruta de la Integración Latinoamericana, más conocida como UNIRILA, compuesta por profesores e investigadores de dieciséis universidades públicas y privadas de los cuatro países, con la finalidad de debatir sobre los sectores que se verán afectados por la implementación de la RILA.

pasará. No obstante, también provocará impactos nocivos. Aquí abordaremos dos situaciones sobre las que ya se ha debatido, especialmente en el ámbito académico. Sin embargo, es necesario resaltar que otras situaciones adversas pueden surgir durante el funcionamiento de la RILA.

Una de estas discusiones se refiere al medioambiente, ya que la RILA podrá generar daños y degradación, pues atravesará regiones cuyos biomas son vulnerables frente a los grandes flujos de transporte y a la contaminación de los camiones, como en el caso del Cerrado y el Pantanal brasileños, el Chaco paraguayo, los bosques del norte argentino y el desierto de Atacama, en Chile, poniendo en jaque “el conjunto de condiciones, leyes, influencias e interacciones de orden físico, químico y biológico, que permite, alberga y rige la vida en todas sus formas” (Brasil, 1981), cuya titularidad “es de uso común del pueblo” (Brasil, 1988).

Otro punto a destacar en la discusión sobre el corredor vial entre Brasil y Chile tiene que ver con los pueblos originarios, esto es, los que descienden

de poblaciones que habitaban en el país o en una región geográfica a la que pertenece el país en la época de la conquista o la colonización o del establecimiento de las actuales fronteras estatales y que, cualquiera que sea su situación jurídica, conservan todas sus propias instituciones sociales, económicas, culturales y políticas, o parte de ellas (OIT, 1989).

Estos pueblos también pueden verse afectados directa o indirectamente, bien sea porque la ruta pasará cerca de sus territorios, o porque esa proximidad puede representar un riesgo para la salud, ya que existen enfermedades comunes para otros grupos, pero letales para los indígenas, y pueden aumentar la adicción al alcohol y los focos de pobreza.

Cabe resaltar que el número de pueblos indígenas a lo largo de la RILA es significativo, pues abarca etnias como los kadwéus, en Brasil, los ayoreo, en Paraguay, los guaraníes, en Argentina, y los aymaras y quechuas, en Chile.

Además, la legislación de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay se ocupa de la protección de los pueblos indígenas, así como el medioambiente. Y estos países también son signatarios de tratados internacionales que abordan los dos temas que nos ocupan.

La legislación brasileña se ocupa del tema de los pueblos indígenas en su Constitución de la República Federativa de 1988, en los artículos 231 y 232. En cuanto a la protección del medioambiente, la misma disposición constitucional la aborda en el artículo 225. Con respecto a Argentina, su Constitución Nacional de 1853, reformada en 1994, cuando se insertó un capítulo titulado “Nuevos derechos y garantías”, se refiere al tema de los pueblos originarios en el artículo 75, y a la temática del medioambiente en el artículo 41. Paraguay, en su Constitución Nacional de 1992, incluye los asuntos de protección del medioambiente y de los pueblos indígenas, respectivamente, en los artículos 7, 8 y 62. En el caso de Chile, su Constitución Política de 1980, que se remonta al período dictatorial, abarcó la protección del medioambiente en el artículo 19, n.º 8. Sin embargo, no existe ningún tratamiento respecto a la protección de sus pueblos originarios, siendo dicha tutela prevista por las leyes n.º 17.729/72 y n.º 19.253/93.

No obstante, el hecho de que tengan un ordenamiento jurídico que busca ser acorde con los deseos contemporáneos de proteger a la persona humana, directa o indirectamente, si no existen acciones prácticas y reales de protección, no solo los derechos aquí discutidos, sino otros, se pueden violar con el funcionamiento de la RILA.

Por lo tanto, es necesario que los gobiernos de los cuatro países también se centren en los posibles efectos que puede traer el proceso de integración con la RILA, que requiere no solo inversiones en infraestructura, sino también la creación de políticas públicas, o sea, un “conjunto organizado de normas y actos destinados a lograr un objetivo específico” (Comparato, 1997), implementado por la administración pública durante un período específico, para evitar o mitigar posibles daños.

CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta que se trata de una investigación prospectiva, es posible afirmar que la RILA ofrecerá oportunidades para diversas actividades económicas, en diferentes regiones de los países involucrados, además de generar impactos en distintos ámbitos, más allá del comercial.

Este nuevo camino para las Indias, además de posibilitar el crecimiento económico, de manera distinta a como ocurrió en el siglo xv con la explotación de otros pueblos, también podrá estrechar los vínculos desde

otros ámbitos, como el cultural, el laboral, el migratorio, el turístico, el educativo y el ambiental.

Así, la construcción del puente entre Brasil y Paraguay, cuya finalización está prevista para 2025, tiene el potencial de impulsar el flujo de bienes y personas entre Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, además de exportaciones más competitivas para los mercados a través de los puertos chilenos.

La previsión es que la RILA también tendrá como consecuencia una mayor competitividad y eficiencia logística, lo que permitirá aumentar la participación de la producción brasileña en estos mercados de Asia (China, India y Medio Oriente), el Pacífico y el Oeste americano, así como de los otros tres países que forman parte del Corredor Vial Bioceánico.

Por su parte, el corredor vial hará más fácil y más barato el acceso de productos a lo largo de la costa del Pacífico, lo que representa un cambio de paradigma en la región de los cuatro países sudamericanos, y quizás en sus vecinos, que se vislumbra en un futuro no muy lejano.

Además de las consecuencias que favorecerán el comercio de los cuatro países que forman parte de la RILA, con su Corredor Vial Bioceánico, y quizá de sus vecinos, es fundamental que también se discuta, en el conjunto de la sociedad, sobre los posibles resultados nocivos, en caso de inercia de las acciones preventivas, entre las que se encuentran las políticas públicas.

Si los gobiernos de los cuatro países no invierten efectivamente en infraestructura a lo largo de la RILA ni crean políticas públicas para prevenir o atenuar posibles daños ya previstos y otros que puedan surgir en el futuro cercano, la RILA se configurará como una simple ruta comercial, sin mayores impactos sociales, económicos y culturales entre los Estados involucrados.

Es necesario resaltar que este artículo no pretendía abarcar todas las discusiones relacionadas con los temas que involucran a la RILA; su objetivo era abordar su importancia, especialmente económica, para América del Sur en los próximos años como un nuevo camino para las Indias, siempre y cuando todos los países de la RILA estén comprometidos a invertir en infraestructuras a lo largo de la ruta y a frenar posibles violaciones derivadas de su operación a partir de 2025.

REFERENCIAS

Almeida, A. (2019). *Rota de Integração Latino-Americana: promoção dos direitos econômicos, sociais e culturais pelas empresas e Estados partes*. [Tesis de maestría]. Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Programa de Pós-Graduação em Direito.

Andrade, T., Constantino, M., Cantero, A. y Pasquotto, M. A. (2019). Rota de Integração Latino-Americana (RILA) para o desenvolvimento turístico. *Interações (Campo Grande)*, 20(especial), 45-56. <https://doi.org/10.20435/inter.v20iespecial.1994>.

Argentina (1994). Reforma de 1994, Ley 24430 de 1994. *Constitución nacional argentina*. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24430-804>.

Bouzas, R. (2017). El regionalismo en América Latina y el Caribe: ¿qué hay de nuevo? *Estudios Internacionales*, 49, 65-88. <https://dx.doi.org/10.5354/0719-3769.2017.47533>.

Brasil (1981). Lei n.º 6938 de 31 de agosto de 1981, Política Nacional do Meio Ambiente. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm.

Brasil (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Senado Federal.

Chile (1980). *Constitución política de la República. Texto actualizado al 22 de enero de 2024*. https://www.camara.cl/camara/doc/leyes_normas/constitucion.pdf.

Comparato, F. K. (1997). Ensaio sobre o juízo de constitucionalidade de políticas públicas. *Revista dos Tribunais*, 86(737), 18.

Costa, B. (25 de abril de 2023). Megraestrada vai conectar Pacífico e Atlântico. *The News*. <https://thenewsc.com.br/negocios/megrastrada-vai-conectar-pacifico-e-atlantico/>.

Czar de Salduendo, S. (2010). Integración, nociones generales, integración económica e integración regional. En S. C. Negro (dir.), *Derecho de la integración. Manual* (pp. 3-22). Editorial BdeF.

da Silva, J. R., Santos, A. y Fernandes, M. F. (2019). Desafios para o Corredor Bioceânico e suas potencialidades turísticas: a questão da livre circulação de pessoas. *Interações*, 20(especial), 31-43. <https://www.scielo.br/j/inter/a/4rYMPdHCmLJQPJ59rKV8sfz/?format=pdf>.

de Almeida, P. R. (2013). Integração regional: uma introdução. En A. C. Lessa y H. Altemani (coords), *Temas Essenciais em R. I. 3*. Saraiva.

de Azevedo, A. M. (1991). Os aspectos institucionais da integração latino-americana. *Revista de Informação Legislativa*, 8(30), 73-92.

de Carvalho, L. A. (2004). Os processos de integração econômica regional na Europa e as Américas: breve abordagem histórico-evolutiva. *Revista Maracanan*, 2(2), 23-56. <https://www.e-publicacoes.uerj.br/maracanan/article/view/70508>.

Delegação chilena inaugura escritório comercial e de desenvolvimento em Campo Grande (7 de julho de 2023). *G1Globo*. <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2023/07/07/delegacao-chilena-inaugura-escritorio-comercial-e-de-desenvolvimento-em-campo-grande.ghtml>.

Dia histórico: Itaipu dá largada à construção de mais uma ponte Brasil-Paraguai, agora no MS (2019). *Itaipu Binacional*. <https://www.itaipu.gov.br/sala-de-imprensa/noticia/dia-historico-itaipu-da-largada-construcao-de-mais-uma-ponte-brasil-paragua>.

dos Santos, P. C. (21 de fevereiro de 2023). Rota de Integração latino-americana entre Campo Grande/MS e os portos chilenos. *Observatório de Regionalismo*. <http://observatorio.repri.org/2023/02/21/rota-de-integracao-latino-americana-entre-campo-grande-ms-e-os-portos-chilenos/#:~:text=A%20Rota%20de%20Integra%C3%A7%C3%A3o%20Latino,e%20%C3%A0%20Am%C3%A9rica%20do%20Norte>.

Ferrer, A. (1998). América Latina y la globalización. *Revista de la CEPAL*, (número extraordinario). <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/935a13d3-9a37-4df1-9d1d-c376209e198c/content>.

Flores, M. V. (2016). La globalización como fenómeno político, económico y social. *Orbis. Revista Científica Ciencias Humanas*, 12(34), 26-41. <https://www.redalyc.org/pdf/709/70946593002.pdf>.

Fuentes, J. A. (1994). El regionalismo abierto y la regionalización económica. *Revista de la CEPAL*, (53), 81-89. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/98a09672-3a97-4de3-ba2e-5ee936f677a3/content>.

Furlani, C. E. P. (2022). *Os aspectos de cooperação jurídica internacional por meio da Rota Bioceânica-RILA*. [Tesis de doctorado]. Universidade de São Paulo (USP), Programa de Pós-Graduação em Direito.

Ganan de Brites, A. (2015). *Simón Bolívar: uma persistência latino-americana*. [Tesis de grado]. Universidade de São Paulo. https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/84/84131/tde-13092016-151214/publico/2015_AlexandreGananDeBritesFigueiredo.pdf.

Ganan de Brites, A. y Bobik, M. (2017). Simón Bolívar e o Congresso do Panamá: O primeiro integracionismo latino-americano. *Passagens. Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*, 9(2), 308-329. <https://www.redalyc.org/pdf/3373/337351121008.pdf>.

Goldin, I. y Reinert, K. (2007). *Globalización para el desarrollo: Comercio, finanzas, ayuda, migración y políticas*. Banco Mundial.

Ibáñez, J. (1999). El nuevo regionalismo latinoamericano en los años noventa. *XVIII Jornadas de la Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales, dedicadas al tema "Iberoamérica ante los procesos de integración"*. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/826774.pdf>.

Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). (2011). *IIRSA dez anos depois: suas conquistas e desafios*. Banco Interamericano de Desarrollo-Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (BID-INTAL).

Joichi, L. F. y Oshiro, G. (2019). A Rota de Integração Latino-americana (RILA) diante da globalização: a necessidade urgente da pavimentação jurídica transnacional e territorial. En A. Feitosa, B. Franceschini, R. B. da Silva y R. D. de Brito (orgs.), *Perspectivas de direito contemporâneo*. Grupo FGB, Pembroke Collins.

Lampert, C. E. y Forero, M. J. (2014). Infraestrutura e integração regional: a experiência da IIRSA na América do Sul. *Boletim de Economia e Política Internacional*, (18), 23-40. https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5325/1/BEPI_n18_Infraestrutura.pdf.

Menezes, W. (2007). *Direito internacional na América Latina*. Juruá.

Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú (2004). *Declaración del Cusco sobre la Comunidad Sudamericana de Naciones (Cusco, 8 de diciembre de 2004)*. https://www.cvce.eu/obj/declaracion_del_cusco_sobre_la_comunidad_sudamericana_de_naciones_cusco_8_de_diciembre_de_2004-es-4a54e28f-18a1-4f82-bba7-bc5464f66698.html.

Murillo, C. (2004). Aproximación a los regímenes de integración regional. *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, 8, 1-31. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1004422>.

Oficina Internacional del Trabajo (OIT). (1989). *Convenio n.º 169 de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes. Declaración de las Naciones Unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas*. <https://www.ilo.org/es/media/443541/download>.

Paraguay (1992). *Constitución Nacional de Paraguay*. <http://biblioteca.mds.gov.py:8080/handle/123456789/137>.

Parkinson, J. C. (2020). *Rota Bioceânica: conheça os detalhes do corredor*. Portal vgv. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=crz6sxo-tHn8&t=4075s>.

Ricardo, J. (2000). As crises econômicas mundiais. *Brasília, 1*, 1-20.

Rota bioceânica: Campo Grande terá roda de negócios com argentinos em novembro (31 de agosto de 2017). *Semadesc*. <https://www.semadesc.ms.gov.br/rota-bioceanica-campo-grande-tera-roda-de-negocios-com-argentinos-em-novembro/>.

Sibauste, A. I. (1992). El Congreso Anfictiônico de 1826. *Lotería. Revista Cultural*.

Silva, C. (2010). A integração regional como resposta ao processo de globalização. *Gestão Contemporânea*, 7(7), 215-243. <https://professor.pucgoias.edu.br/SiteDocente/admin/arquivosUpload/17553/material/1.%20ARTIGO%20-%20A%20integra%C3%A7%C3%A3o%20regional%20como%20resposta%20ao%20processo%20de%20globaliza%C3%A7%C3%A3o.pdf>.

Tomassini, L. (1996). El proceso de globalización y sus impactos socio-políticos. *Estudios Internacionales. Revista del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile*, 29(115), 315-353. <https://doi.org/10.5354/0719-3769.1996.15051>.

Villegas, E. y Labarca, N. (2000). Elementos definitorios de la globalización económica (consideraciones sobre gobernabilidad y desarrollo). *Revista de Ciencias Sociales (RCS)*, VI (2), 243-256. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5732719.pdf>.



Disponible en:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=585782152012>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la
academia

ISABELLE DIAS CARNEIRO SANTOS

**LA RUTA DE LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA Y SU
CORREDOR VIAL: ¿UN NUEVO CAMINO PARA LAS INDIAS?***
**THE LATIN AMERICAN INTEGRATION ROUTE AND ITS ROAD
CORRIDOR: A NEW PATH TO THE INDIES?**
**A ROTA DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA E SEU
CORREDOR RODOVIÁRIO: UM NOVO CAMINHO PARA AS
ÍNDIAS?**

Ratio Juris

vol. 19, núm. 39, p. 353 - 380, 2024

Universidad Autónoma Latinoamericana,

ISSN: 1794-6638

ISSN-E: 2619-4066

DOI: <https://doi.org/10.24142/raju.v19n39a12>