

Paraguay cambia de mapa logístico

La Ruta Bioceánica y la nueva economía de la mediterraneidad

Paraguay conserva su condición de país sin litoral, pero está construyendo una red logística más diversificada: la tradicional salida fluvial hacia el Atlántico comienza a complementarse con un eje terrestre que atraviesa el Chaco y puede conectar Brasil con los puertos del Pacífico.

31 de agosto de 2026

1 La Hidrovía seguirá siendo el eje fundamental

Cualquier análisis serio debe comenzar evitando una conclusión demasiado fácil. La Ruta Bioceánica no convierte de repente a Paraguay en una economía independiente del transporte fluvial. La Hidrovía Paraguay-Paraná continuará siendo durante muchos años la principal arteria logística del país, especialmente para mercancías de gran volumen y relativamente bajo valor por tonelada, como soja, cereales, minerales, combustibles, fertilizantes y otros productos básicos. El Gobierno paraguayo ha señalado que alrededor del 80% de las mercancías del país se movilizan por vía fluvial, mientras la flota paraguaya se ha convertido en una de las mayores flotas de barcas del mundo.

Precisamente por ello, Paraguay continúa invirtiendo en mantener esa infraestructura natural. En septiembre de 2025, el MOPC abrió una licitación estimada en G. 475.000 millones para trabajos de dragado de mantenimiento del río Paraguay entre la confluencia con el Paraná y la desembocadura del río Apa, divididos en tres grandes sectores. La necesidad de estas actuaciones pone de manifiesto simultáneamente la enorme utilidad y una de las vulnerabilidades del modelo fluvial: la navegabilidad depende de niveles hídricos, sedimentación, dragado, señalización y de las condiciones de navegación existentes aguas abajo, fuera de territorio paraguayo.

El valor económico de la Ruta Bioceánica aparece precisamente aquí. No elimina la dependencia de los ríos, pero reduce la dependencia de una única dirección logística. Para determinados productos, mercados y cadenas de suministro, el exportador o importador paraguayo podrá comparar en el futuro una salida atlántica por la Hidrovía, una conexión terrestre hacia Brasil o una ruta hacia puertos del Pacífico. La competencia entre rutas puede ser casi tan importante como la propia existencia de una infraestructura nueva.

2 Una carretera que atraviesa todo el Chaco

El tramo paraguayo del Corredor Bioceánico atraviesa la Región Occidental desde Carmelo Peralta, frente a Porto Murtinho en Brasil, hasta Pozo Hondo, en la frontera argentina. El primer sector, de aproximadamente 276 kilómetros entre Carmelo Peralta y Loma Plata, ya está terminado. El tercer tramo comprende unos 224 kilómetros entre Mariscal Estigarribia y Pozo Hondo y continúa en construcción; el 10 de agosto de 2026 el MOPC comunicó el inicio del asfaltado en el Lote 4, después de completarse el terraplén y con las obras de drenaje prácticamente terminadas.

Queda además el Tramo II, que permitirá completar y mejorar la continuidad central del corredor. El Banco Interamericano de Desarrollo aprobó el 11 de febrero de 2026 un programa de USD 200 millones para este sector y los accesos asociados; el proyecto figura actualmente en fase de implementación y el contrato financiero fue firmado en marzo. El programa comprende más de 100 kilómetros de la PY15, además de conexiones hacia Loma Plata y Mariscal Estigarribia.

Esto permite distinguir entre dos conceptos que en ocasiones se confunden. La Ruta Bioceánica existe ya parcialmente y produce efectos económicos antes de estar completamente terminada, pero el corredor internacional plenamente operativo requiere que funcionen todos sus eslabones. No basta con construir pavimento en Paraguay: deben funcionar las conexiones brasileñas, el paso por Argentina, las carreteras chilenas, los puertos del Pacífico, las fronteras y los procedimientos aduaneros.

3 El puente con Brasil entra en su fase final

La pieza más visible del corredor es el nuevo puente entre Carmelo Peralta y Porto Murtinho. A 19 de agosto de 2026, el MOPC comunicaba ya la retirada de los equipos utilizados para construir el tramo central, una señal de que la estructura se encuentra en la etapa final de ejecución. El puente tendrá 1.294 metros de longitud, un tramo atirantado de 632 metros y un vano principal de 350 metros, diseñado de manera que la propia infraestructura terrestre no interfiera con la navegación del río Paraguay. La inversión asciende aproximadamente a USD 103 millones, financiados con recursos de Itaipú correspondientes a la margen paraguaya.

Su importancia económica va mucho más allá de unir dos poblaciones relativamente pequeñas. Porto Murtinho conecta el corredor con Mato Grosso do Sul, una de las grandes regiones agropecuarias brasileñas, mientras Carmelo Peralta se convierte en la entrada oriental al Chaco paraguayo. Si el tráfico alcanza volúmenes suficientes, alrededor de esa conexión pueden desarrollarse estaciones de servicio, talleres, almacenamiento, servicios a transportistas, depósitos, zonas de transferencia de cargas, alojamiento, comunicaciones y posteriormente actividades industriales. Pero conviene distinguir potencial de tráfico de tráfico efectivo. Comprar un terreno simplemente porque está cerca del corredor no constituye todavía una tesis de inversión.

4 La verdadera oportunidad está en la multimodalidad

La lectura más interesante de esta transformación no consiste en enfrentar carretera y río. Paraguay puede adquirir una ventaja mayor si consigue combinarlos. El país se encuentra en el centro de una región productora de alimentos, minerales y manufacturas y dispone simultáneamente de una gran red fluvial y de un nuevo eje terrestre este-oeste. Eso abre la posibilidad de desarrollar actividades de almacenamiento, consolidación, transformación, distribución y servicios logísticos que atiendan no solamente al comercio paraguayo, sino también a cargas procedentes de países vecinos.

Para algunos sectores, la Hidrovía continuará siendo claramente superior. Transportar grandes volúmenes de soja o mineral en barcas ofrece economías de escala difíciles de reproducir con camiones. Para mercancías de mayor valor por tonelada, productos industriales, componentes, determinadas exportaciones refrigeradas o cargas cuyo tiempo de entrega sea especialmente relevante, la carretera puede ofrecer otras ventajas. La decisión correcta dependerá del producto, del mercado de destino, de los costes de transbordo y almacenamiento y, sobre todo, de la disponibilidad de carga de retorno.

Esta cuestión es particularmente relevante para la industria maquiladora. Entre enero y julio de 2026, las empresas de maquila paraguayas exportaron USD 860 millones, un 28% más que en el mismo período del año anterior. El 78% de esas exportaciones se dirigió todavía a países del Mercosur, lo que demuestra que Brasil y los demás mercados regionales continúan siendo determinantes para la industria paraguaya. Al mismo tiempo, las ventas alcanzaron también destinos como Estados Unidos, Países Bajos, Chile y Bolivia.

5 El Chaco gana valor, pero no sustituye al Paraguay oriental

La construcción de infraestructura suele generar una tentación inmediata: anticipar grandes revalorizaciones inmobiliarias y trasladar actividad productiva hacia las zonas atravesadas por la nueva carretera. En el caso paraguayo conviene ser bastante más selectivo. La mayor parte de la base industrial, de la población, de los servicios profesionales y de las cadenas de proveedores continúa concentrada en la Región Oriental. A julio de 2026, el 90% de las empresas con programas de maquila aprobados se encontraba en Alto Paraná, Central, Capital y Amambay.

Esa concentración responde a razones económicas difíciles de modificar solamente mediante una carretera. Una industria necesita trabajadores, técnicos, electricidad, agua, telecomunicaciones, proveedores, bancos, talleres, vivienda, colegios y acceso a mercados. Alto Paraná dispone además de una conexión inmediata con Brasil y Central concentra la mayor área urbana y laboral del país. El Chaco puede ganar enorme importancia logística sin que ello implique que una fábrica deba instalarse junto a la Ruta Bioceánica.

El efecto más probable será inicialmente más especializado. Loma Plata, Filadelfia y Mariscal Estigarribia pueden reforzar su función como centros productivos y de servicios. Carmelo Peralta puede adquirir una nueva centralidad fronteriza. Determinadas inversiones ganaderas, agroindustriales, logísticas, de almacenamiento o vinculadas al transporte pueden encontrar localizaciones nuevas. Pero una inversión que necesite cientos de trabajadores especializados debe estudiar con especial cuidado el mercado laboral antes de concluir que un terreno más barato compensa una localización remota.

6 Para Brasil, Chile y Asia, la lógica puede ser diferente

Una de las mayores ventajas del nuevo corredor es que altera el análisis según el mercado al que se dirija la empresa. Una fábrica orientada fundamentalmente a Brasil probablemente continúe encontrando ventajas extraordinarias en Alto Paraná y otros puntos próximos a la frontera oriental. Una agroindustria chaqueña puede valorar la Ruta Bioceánica de manera muy distinta porque la carretera reduce su aislamiento respecto de varias fronteras. Una empresa que importe componentes asiáticos o exporte hacia la costa pacífica puede, por su parte, empezar a comparar rutas que hasta hace pocos años ni siquiera constituían alternativas operativas.

Eso no significa que el acceso al Pacífico vaya a resultar automáticamente más barato. El cálculo debe incorporar peajes, combustible, seguros, fronteras, tiempos de espera, costes portuarios, disponibilidad de contenedores y retorno de los vehículos. También debe compararse con las rutas marítimas desde puertos atlánticos. La nueva carretera crea una opción; no garantiza que esa opción sea económicamente óptima para todos los productos.

Esta distinción es fundamental para evitar el tono excesivamente promocional con el que suelen presentarse las grandes infraestructuras. El valor económico de un corredor no está determinado por los kilómetros de asfalto construidos, sino por cuánto reduce realmente el coste generalizado de transporte de las empresas que lo utilizan.

7 Los procedimientos fronterizos pueden valer tanto como el pavimento

Cuando las principales obras físicas estén terminadas, una parte importante de la competitividad dependerá de cuestiones menos visibles. Un camión que recorra cientos de kilómetros por una carretera moderna puede perder buena parte de la ventaja obtenida si permanece muchas horas detenido en una frontera. Integración de sistemas aduaneros,

controles coordinados, horarios de atención, procedimientos sanitarios y fitosanitarios, reconocimiento documental y digitalización pueden terminar siendo tan importantes como la infraestructura vial.

Aquí Paraguay no controla por sí solo el resultado. El corredor atraviesa Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, lo que exige coordinación entre cuatro administraciones nacionales y distintos organismos. Éste es probablemente uno de los principales riesgos de ejecución de la idea bioceánica: construir carreteras es una operación compleja, pero conseguir que varias burocracias funcionen como una cadena logística integrada puede ser todavía más difícil.

Para una empresa que estudie actualmente una inversión, la conclusión práctica es no incorporar desde el primer día a su plan financiero todos los ahorros teóricos atribuibles al corredor. Resulta más prudente trabajar con varios escenarios: la logística disponible hoy, una situación intermedia con las nuevas conexiones parcialmente operativas y un escenario maduro en el que fronteras y servicios funcionen de manera eficiente.

8 Qué debería revisar un inversor

La proximidad al corredor puede ser una ventaja importante, pero debería aparecer relativamente tarde en el análisis de localización. Primero deben estudiarse el mercado de destino, el origen de los insumos y el tipo de mercancía. Después deben analizarse electricidad, agua, mano de obra, disponibilidad de suelo, situación jurídica del inmueble, licencia ambiental, telecomunicaciones y servicios. Sólo entonces tiene sentido cuantificar cuánto valor añade realmente la nueva infraestructura de transporte.

En el Chaco existe además una dimensión ambiental y social que no debe ignorarse. El proyecto del BID para el Tramo II está clasificado como Categoría A por sus potenciales impactos ambientales y sociales, y la planificación incorpora estudios de biodiversidad, consultas públicas y medidas específicas de mitigación. Para proyectos privados situados en la zona de influencia, la existencia de una carretera nueva no elimina las exigencias ambientales aplicables al terreno o a la actividad.

También debe analizarse la infraestructura secundaria. Una planta puede encontrarse a veinte kilómetros del corredor y, sin embargo, depender de un camino local cuya transitabilidad sea insuficiente durante determinadas épocas del año. El propio MOPC continúa realizando actuaciones extensas de mantenimiento de caminos vecinales en Boquerón, una señal de que la construcción de un gran eje nacional no resuelve automáticamente la conectividad de última milla.

9 De país mediterráneo a plataforma de conexiones

Paraguay no dejará de ser un país sin litoral, pero esa descripción puede perder progresivamente parte de su importancia económica. La desventaja de no tener costa depende en gran medida de la calidad y diversidad de las conexiones disponibles. Un país mediterráneo con una gran flota fluvial, puertos eficientes, carreteras hacia varios vecinos y acceso competitivo a dos océanos puede estar mejor conectado que determinados países costeros con infraestructuras deficientes.

El cambio no ocurrirá de un día para otro. La Hidrovía continuará dominando buena parte del comercio, la Ruta Bioceánica necesita todavía completar tramos y accesos, las fronteras deberán adaptarse y el mercado tendrá que generar suficiente volumen para consolidar servicios regulares y competitivos. Pero la dirección es clara: Paraguay está pasando de depender fundamentalmente de un corredor fluvial norte-sur a disponer de una arquitectura logística más diversificada.

Para el inversor extranjero, ésta es la verdadera noticia. El Corredor Bioceánico no debe valorarse como una obra aislada ni como una promesa de que cualquier terreno del Chaco se convertirá en un centro industrial. Su valor reside en ampliar las opciones de una economía que ya está aumentando sus exportaciones industriales y su integración regional. En logística, disponer de alternativas tiene un valor económico propio: reduce dependencia, permite comparar rutas y hace posible diseñar cadenas de suministro diferentes según el mercado.

Paraguay seguirá siendo mediterráneo en el mapa. Puede dejar de serlo cada vez más en términos económicos.

Fuentes

1. [MOPC — Retiran los carros de avance y acercan el Puente de la Bioceánica a su culminación](#)
2. [MOPC — Ruta Bioceánica: comienza el asfaltado rumbo a Pozo Hondo](#)
3. [Banco Interamericano de Desarrollo — Programa PR-L1200](#)
4. [MOPC — Licitación para el dragado de mantenimiento del río Paraguay](#)
5. [MIC — Exportaciones de maquila alcanzan USD 860 millones a julio de 2026](#)

© 2026 Pedro Moreira / Paraguay Business Hub. Todos los derechos reservados.

Este artículo tiene carácter meramente informativo y no constituye asesoramiento jurídico, fiscal, financiero ni de inversión. Las cifras y referencias reflejan la información disponible en la fecha indicada y deben contrastarse para cada proyecto concreto.