



BOLETÍN 409 /

FACILITACIÓN,
COMERCIO Y LOGÍSTICA
EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

50 años

Impulsando una
infraestructura,
un transporte
y una logística
sostenibles



Mejor infraestructura para una mayor integración económica en América Latina y el Caribe

Introducción

América Latina y el Caribe enfrenta un gran rezago en materia de integración económica, a pesar de los esfuerzos desplegados durante más de seis décadas. A lo largo del tiempo, la región ha desarrollado múltiples esquemas subregionales, ha avanzado en la liberalización comercial intrarregional y ha acumulado un importante acervo normativo. Sin embargo, persisten barreras estructurales



Introducción	1
I. Diagnóstico de la integración regional en América Latina y el Caribe	2
II. La visión de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) sobre la integración económica regional: una breve panorámica histórica	6
III. El rol de la infraestructura en la profundización de la integración económica regional	9
IV. Reflexiones finales	14
V. Bibliografía	15
VI. Publicaciones de interés	17

El presente *Boletín FAL* analiza los avances y desafíos de la integración económica en América Latina y el Caribe, con énfasis en el rol del comercio intrarregional y la infraestructura logística y de transporte. Asimismo, identifica los principales obstáculos y oportunidades, y presenta recomendaciones estratégicas para fortalecer la integración regional y mejorar la competitividad y sostenibilidad de la región.

El documento fue preparado por Sebastián Herreros, Oficial de Asuntos Económicos de la Unidad de Integración Regional, y Miryam Saade Hazin, Oficial a cargo de la Unidad de Servicios de Infraestructura, ambos de la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Las Naciones Unidas y los países que representan no son responsables por el contenido de vínculos a sitios web externos incluidos en esta publicación.

No deberá entenderse que existe adhesión de las Naciones Unidas o los países que representan a empresas, productos o servicios comerciales mencionados en esta publicación.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización o las de los países que representa.

Esta publicación debe citarse como: Herreros, S. y Saade Hazin, M. (2025). Mejor infraestructura para una mayor integración económica en América Latina y el Caribe. *Boletín FAL* (409). Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Copyright © Naciones Unidas, 2025
Todos los derechos reservados
S.2500389[S]



CEPAL



que limitan una mayor articulación productiva, restringen el comercio entre países vecinos y dificultan la consolidación de una plataforma regional competitiva y resiliente frente a los cambios del entorno global.

Este boletín examina la evolución de la integración económica en América Latina y el Caribe, con énfasis en el comercio intrarregional, la conectividad física y la infraestructura de transporte y de logística. A partir de un análisis histórico y contemporáneo, se identifican las principales limitaciones, oportunidades emergentes y experiencias recientes que abren nuevos caminos para revitalizar el proceso integrador.

En un contexto global caracterizado por tensiones geopolíticas, transformaciones tecnológicas, reconfiguración de las cadenas de suministro y urgencias climáticas, la región debe repensar su estrategia de integración con pragmatismo, visión de largo plazo y voluntad política renovada. A través de este análisis, se proponen recomendaciones y líneas de acción concretas para avanzar hacia una integración económica más eficaz, inclusiva y sostenible, que contribuya a un mayor desarrollo y resiliencia regional.

I. Diagnóstico de la integración regional en América Latina y el Caribe

Las primeras iniciativas formales de integración económica en América Latina y el Caribe (ALC) se remontan a la década de 1960. Su surgimiento estuvo muy influido por las ideas promovidas desde la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), aspecto que será abordado con mayor detalle más adelante, así como por el modelo de integración impulsado en ese momento por la Comunidad Económica Europea.

Desde sus inicios, la integración latinoamericana ha tenido un marcado enfoque subregional. Este se vio reforzado luego de que se frustrara el proyecto de constituir un área de libre comercio entre América del Sur y México en el marco de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), precursora de la actual Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Actualmente las principales iniciativas económicas subregionales son el Subsistema de Integración Económica del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), la Comunidad del Caribe (CARICOM), y en América del Sur la Comunidad Andina (CAN) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR). En 2011 se sumó la Alianza del Pacífico, agrupación que no tiene una dimensión subregional al estar integrada por tres países sudamericanos (Chile, Colombia y Perú) y por México. Existen algunos traslapes en la membresía de las

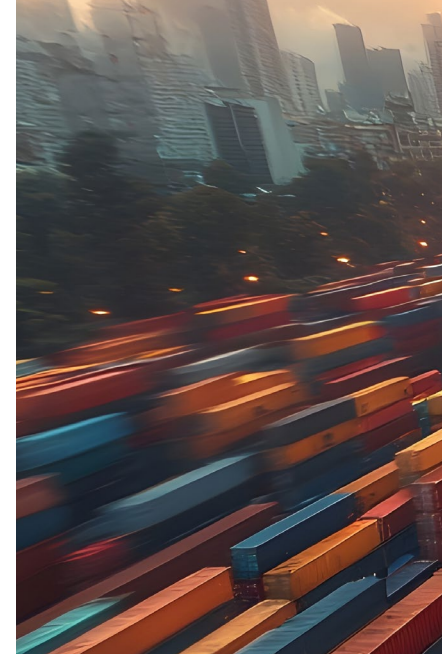
distintas agrupaciones. Por ejemplo, Colombia y Perú son miembros plenos tanto de la CAN como de la Alianza del Pacífico, mientras que Bolivia (Estado Plurinacional de) lo es de la CAN y del MERCOSUR.

Durante las últimas seis décadas, la integración en América Latina ha experimentado al menos tres fases diferenciadas (CEPAL, 2021a, cap. II). La primera corresponde a las iniciativas pioneras desarrolladas durante las décadas de 1960 y 1970, surgidas bajo el contexto de una estrategia de industrialización liderada por el Estado. La segunda fase, asociada al concepto de regionalismo abierto (CEPAL 1994), se caracterizó por poner énfasis en la liberalización comercial, tanto a nivel intrarregional como hacia el resto del mundo, en el marco de un profundo giro en la estrategia de desarrollo predominante. El fracaso del proyecto del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) en 2005 marca simbólicamente el inicio de la tercera fase, conocida como regionalismo postliberal (Veiga y Ríos, 2007). Esta última etapa significó un quiebre del predominio de la dimensión comercial característico de los noventa. Esta etapa, en la cual surgieron nuevos foros como la UNASUR (2008) y la CELAC (2010), coincidió en gran medida con la bonanza económica derivada del superciclo de las materias primas. Una vez concluido dicho ciclo expansivo, de acuerdo con la CEPAL (2025a), desde la segunda mitad de la década de 2010 la región ha atravesado un periodo de bajo crecimiento económico (1,0% anual entre 2015 y 2024), el que se ha visto agravado por los efectos de la pandemia de COVID-19 y las persistentes tensiones geopolíticas. Al mismo tiempo, se ha evidenciado un cierto estancamiento en las iniciativas de integración económica.

Antes de intentar esbozar un balance de los activos y pasivos de la integración regional, cabe precisar que el concepto de “América Latina y el Caribe” como unidad de análisis no da cuenta de la diversidad de realidades productivas y comerciales existente a nivel subregional. En efecto, dentro de ese espacio geográfico existe una clara división entre México, Centroamérica y el Caribe, por una parte, y América del Sur, por la otra (CEPAL, 2014a). El primer grupo de países mantiene una estrecha vinculación con la economía estadounidense, no solo a través del comercio sino también de los flujos de inversión extranjera directa, migración, turismo y remesas. En particular, la subregión mesoamericana es parte integral de las cadenas de valor manufactureras centradas en los Estados Unidos (la “Fábrica América del Norte”). En contraste, América del Sur tiene una menor dependencia económica respecto de ese país y una creciente vinculación con China (que desde 2015 es su principal socio comercial, además de un importante inversionista). Asimismo, comparada con Centroamérica, América del Sur registra menores niveles de comercio intrarregional. Esto refleja, entre otros factores, su gran extensión territorial (casi 18 millones de kilómetros cuadrados), su compleja geografía y su especialización exportadora en recursos naturales, los que se destinan principalmente a mercados fuera de la región.

Actualmente, el principal activo de la integración económica regional radica en el elevado nivel de liberalización arancelaria alcanzado: ya en 2019, el arancel promedio aplicado al comercio intrarregional se ubicaba en torno al 2%. En la Alianza del Pacífico (AP), la Comunidad Andina (CAN), la Comunidad del Caribe (CARICOM) y el Mercado Común Centroamericano (MCCA), prácticamente la totalidad del comercio entre sus miembros se realiza libre de aranceles. Asimismo, el grueso del intercambio de bienes entre la CAN, el MERCOSUR y Chile está exento de aranceles. De esta manera, en la práctica se ha avanzado sustancialmente hacia la conformación de un área de libre comercio de bienes en América del Sur, similar a la que existe entre México y Centroamérica desde 2012.

Otro importante activo de la integración regional es el desarrollo de un acervo normativo. Todos los bloques subregionales muestran avances —si bien dispares— en la generación de reglas sobre el comercio de servicios, la facilitación del comercio, la contratación pública, el tratamiento de la inversión extranjera y el comercio electrónico, entre otros temas. Cabe

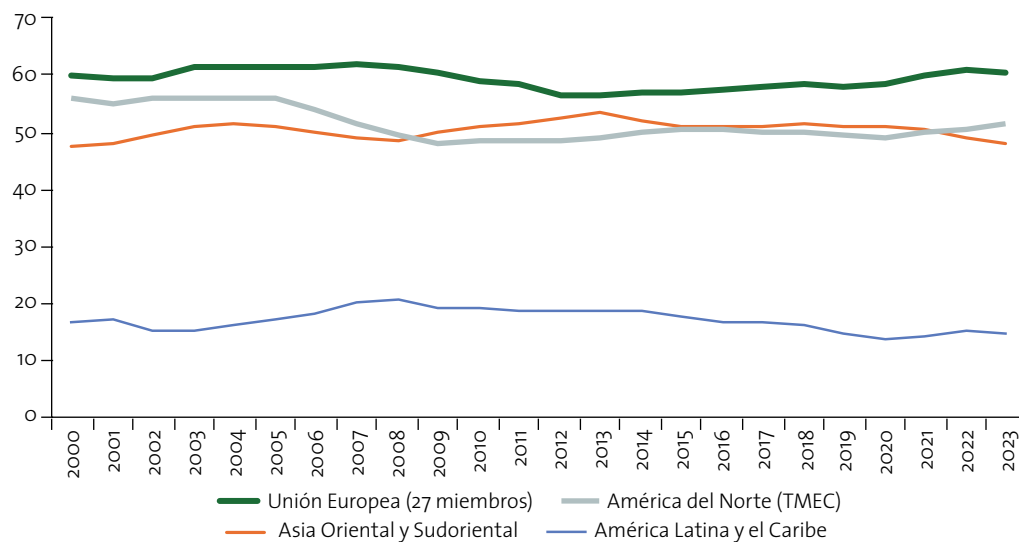


destacar que hasta entrada la década de 2010, esos asuntos se abordaban casi exclusivamente en tratados de libre comercio (TLC) con socios desarrollados.

Pese a los avances consignados, los países de la región muestran, con escasas excepciones, una reducida integración productiva y comercial entre sí. Este fenómeno se ha agudizado desde la década de 2010; el comercio intrarregional, que alcanzó un máximo del 22% de las exportaciones totales de bienes de la región en 2008, representó en 2023 apenas el 14% de sus envíos totales. Esta cifra es una de las más bajas a nivel mundial (véase el gráfico 1). Por otra parte, en 2017 la participación del contenido importado desde la región en las exportaciones totales de bienes alcanzó un promedio de solo 3% entre las principales economías latinoamericanas (CEPAL, 2021a).

Gráfico 1

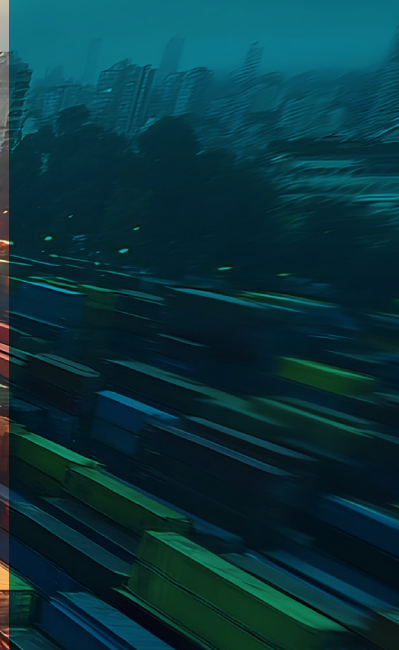
Participación de las exportaciones intrarregionales en las exportaciones totales de bienes de América Latina y el Caribe, América del Norte, Asia Oriental y Sudoriental y la Unión Europea, 2000-2023 (En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), con información de UNCTAD, base de datos UNCTADSTAT.
Nota: México se incluye tanto en América Latina y el Caribe como en América del Norte.

Los reducidos niveles del comercio intrarregional son el resultado de múltiples causas, entre las que se destacan las siguientes:

- La complementariedad económica entre los países de la región se ve limitada por la similitud de sus estructuras productivas. Este es el caso especialmente entre los países sudamericanos, que frecuentemente comparten dotaciones de los mismos recursos naturales.
- La profunda integración de México en las cadenas de valor norteamericanas tiene su correlato en un reducido intercambio comercial con el resto de la región, que en 2024 representó solo el 4% de sus exportaciones e importaciones totales.
- La región mantiene un déficit significativo en términos de infraestructura de transporte y logística. Ello ha dificultado la formación de redes productivas y exacerbado las dificultades derivadas de su gran extensión territorial y compleja topografía, en ocasiones haciendo menos costoso exportar a mercados asiáticos que a la propia región (Pérez y Sánchez, 2019; CAF, 2021).



- Persisten diferencias importantes entre las reglas aplicables al comercio dentro de cada bloque subregional. Esta heterogeneidad regulatoria puede generar altos costos de transacción en el comercio entre los distintos bloques, especialmente para las pymes.
- Las relaciones comerciales entre algunas de las principales economías de la región aún no han sido plenamente liberalizadas en materia arancelaria. Esta situación se observa en los intercambios entre México, por un lado, y Argentina y Brasil, por otro. También se registra una situación similar en el comercio entre Centroamérica y varios países de América del Sur, así como entre los países del CARICOM y el resto de la región.
- La negociación de numerosos TLC con socios extrarregionales, si bien ha abierto nuevas oportunidades de exportación, también ha intensificado la competencia que enfrentan los productores latinoamericanos, especialmente de manufacturas. A ello se suma la llegada masiva de manufacturas chinas en las últimas dos décadas, desplazando los envíos desde la propia región en una amplia gama de sectores (Durán Lima y Pellandra, 2017).

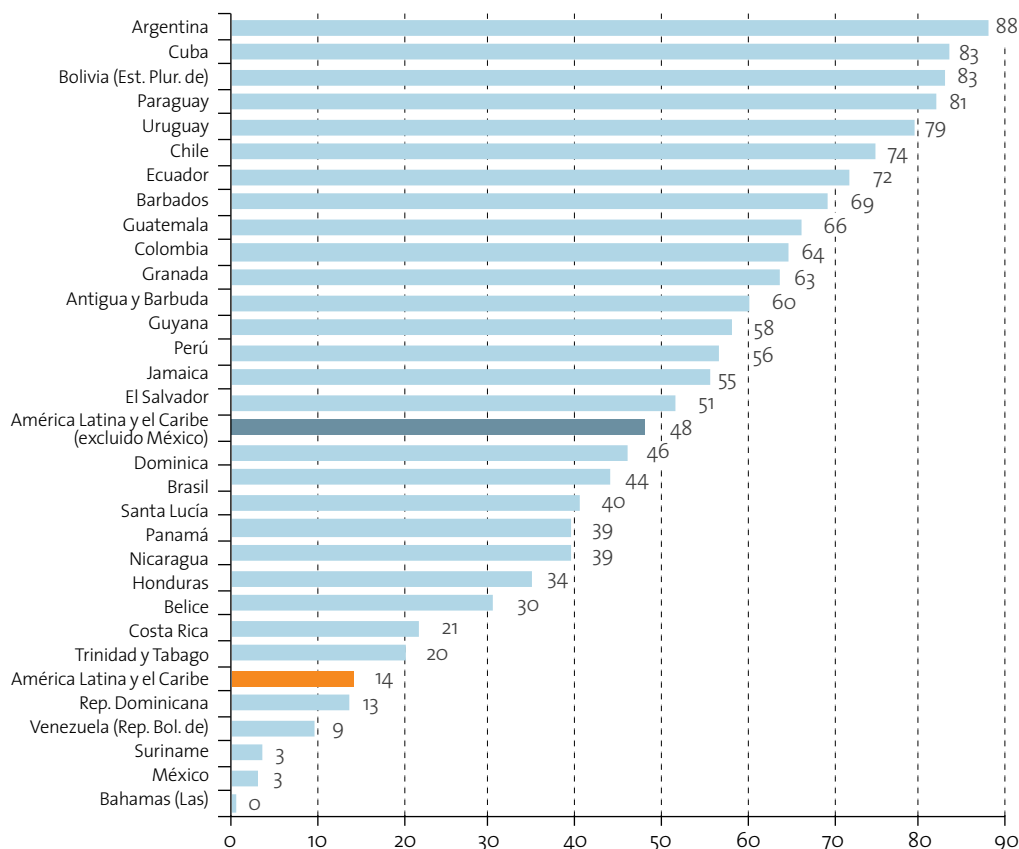
Una limitación tanto o más importante que todas las anteriores es la debilidad institucional de los acuerdos de integración regional. Con escasas excepciones, los países de América Latina y el Caribe han mostrado reticencias a ceder competencias nacionales para avanzar hacia algún modelo de soberanía compartida o mancomunada. Estas dificultades se ven agravadas por los frecuentes giros en las visiones nacionales sobre la integración en función de los cambios en el ciclo político. Como consecuencia, proyectos que requieren la continuidad propia de una política de Estado con visión a largo plazo, en la práctica no han logrado sostenerse en el tiempo. Un problema adicional es que, a diferencia del proyecto de integración europeo, la mayoría de los acuerdos de integración económica en la región no poseen mecanismos —redistributivos o de otro tipo— orientados a reducir las asimetrías de desarrollo entre las economías más grandes y desarrolladas y aquellas más pequeñas o rezagadas.

Cabe notar que, para la gran mayoría de los países de la región, el comercio intrarregional representa el intercambio más intensivo en manufacturas: en 2023, el 48% de las exportaciones regionales de manufacturas —excluido México— se dirigió a la propia región (véase el gráfico 2). El comercio intrarregional no solo es el que abarca la gama más amplia de productos, sino también el que concentra la mayor participación de empresas, en particular pequeñas y medianas (pymes) (CEPAL, 2021b). Ello le confiere un rol crucial en materia de diversificación productiva, impulso a la industrialización, generación de empleo de calidad e internacionalización. Asimismo, en comparación con los envíos extrarregionales, el comercio dentro de la región se caracteriza por tener un menor contenido de materias primas y por involucrar menores distancias en el transporte, lo que se traduce en una mayor sostenibilidad ambiental. En la actual coyuntura regional marcada por una multiplicidad de crisis, el bajo dinamismo del comercio intrarregional dificulta el avance hacia una recuperación inclusiva y transformadora.

Gráfico 2

América Latina y el Caribe (30 países): participación de los países en las exportaciones totales de manufacturas, 2023

(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

Nota: Se incluyen las exportaciones de manufacturas de tecnología baja, media y alta.

II. La visión de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) sobre la integración económica regional: una breve panorámica histórica

La integración regional, particularmente en su dimensión productiva, ha estado en el centro de las reflexiones de la CEPAL sobre el desarrollo desde sus inicios (CEPAL, 1959). Ya entonces se planteaba la necesidad de superar las limitaciones de los mercados nacionales (en su mayoría pequeños), logrando una industrialización eficiente, mediante el aprovechamiento de las economías de escala y de aprendizaje que podía ofrecer el mercado regional. A través de un creciente comercio intrarregional de manufacturas, los países de la región podrían avanzar hacia modalidades de especialización productiva con mayor contenido tecnológico, reduciendo su dependencia de las exportaciones de materias primas y aliviando así la restricción externa a su desarrollo. En este contexto, las ideas de la CEPAL desempeñaron un papel clave en el surgimiento de las primeras iniciativas de integración económica en la región a partir del decenio de 1960, en especial el Mercado Común Centroamericano y el Pacto Andino (actual CAN).

Contrariamente a lo propuesto por la CEPAL, en las siguientes décadas primó en la región una estrategia de sustitución de importaciones desarrollada “en compartimentos estancos”, es decir, centrada en los mercados internos de cada país y acompañada de excesivos niveles de protección externa. Esta orientación prevaleció por sobre la sustitución eficiente basada en la formación gradual de un mercado común latinoamericano (Salazar-Xirinachs, 1993). Como resultado, el comercio intrarregional se mantuvo en niveles reducidos y se desaprovecharon oportunidades para alcanzar escalas eficientes en la producción de manufacturas. Esto, a su vez, contribuyó a que los países de la región, a diferencia de economías asiáticas como la República de Corea y la Provincia china de Taiwán, no logran insertarse exitosamente en la exportación de manufacturas hacia las economías centrales.

En la primera mitad de la década de 1990, en un contexto marcado por la intensificación de la globalización y la implementación de políticas de apertura en gran parte de la región, la CEPAL propuso un nuevo paradigma de la integración: el regionalismo abierto. Este se definía como “un proceso de creciente interdependencia económica a nivel regional, impulsado tanto por acuerdos preferenciales de integración como por otras políticas en un contexto de apertura y desreglamentación, con el objeto de aumentar la competitividad de los países de la región y de constituir, en lo posible, un cimiento para una economía internacional más abierta y transparente” (CEPAL, 1994). En términos simples, se concebía a la integración regional y a las políticas orientadas a una inserción dinámica en la economía mundial como complementarias (tal como lo preconizara Raúl Prebisch), en vez de como alternativas. Para ello se recomendaba:

- i) Alcanzar acuerdos de integración que desgravaran la mayor parte del universo de bienes y que incluyeran compromisos de apertura en materia de servicios y el trato nacional a la inversión extranjera intrarregional;
- ii) Armonizar regulaciones a nivel regional para reducir los costos de transacción del comercio y la integración productiva; y
- iii) Explorar mecanismos para beneficiar a los países con menor capacidad de aprovechar el potencial de la integración, como los incentivos fiscales a la inversión en esos países y el diseño de normas de origen no excesivamente exigentes.

En el contexto del superciclo de las materias primas y de una economía mundial cada vez más digitalizada, la CEPAL reiteró la importancia de la integración regional como instrumento para avanzar hacia la diversificación exportadora, fortalecer las cadenas regionales de producción e impulsar la innovación (CEPAL, 2008). Asimismo, se enfatizó la necesidad de ampliar los esquemas de integración existentes y de incorporar nuevas áreas como los servicios, las compras gubernamentales, la infraestructura y la investigación tecnológica, dentro de un marco que reconozca las asimetrías y establezca mecanismos de compensación a favor de los países de menor desarrollo relativo.

En 2014, la CEPAL volvió a destacar el rol central de la integración regional para mejorar la inserción de América Latina y el Caribe en la economía mundial (CEPAL, 2014a). A partir de la experiencia de las grandes “fábricas” mundiales (América del Norte, Asia Oriental y Europa), y de evidencia empírica sobre la escasa integración productiva intrarregional (Durán Lima y Zaclicever, 2013), se argumentó que el desarrollo de redes regionales de producción compartida requiere:

- i) Avanzar hacia una mayor armonización de los marcos normativos comunes en materia de reglas de origen, procedimientos aduaneros y regulaciones técnicas, que estimulen los flujos transfronterizos de bienes, inversiones, servicios, información y personas;
- ii) Explorar espacios de coordinación regional o subregional de las políticas de fomento productivo en torno a cadenas específicas, en ámbitos como la capacitación de recursos humanos, certificación de calidad, reducción de huella de carbono, etc.;
- iii) Mejorar la infraestructura de transporte y la logística regional con el fin de reducir los costos de transporte y aumentar la eficiencia en las cadenas de suministro;
- iv) Lograr una mayor articulación entre los gobiernos y los sectores empresariales de la región.

Desde 2014, la CEPAL apoyó la iniciativa denominada “convergencia en la diversidad” entre los dos mayores mecanismos de integración económica de la región, la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR, con el objeto de superar la fragmentación del espacio económico regional. Las propuestas de la CEPAL apuntaban a una convergencia gradual a través de mecanismos concretos como la acumulación de origen, la firma de acuerdos en materia de facilitación del comercio y la inversión, y la cooperación regulatoria en sectores de interés común (CEPAL 2014b y 2018a, Herreros y García-Millán 2017, Villarroel 2021). Esta visión fue recogida en el Plan de Acción de Puerto Vallarta para la convergencia, adoptado en julio de 2018 por los presidentes de los países miembros de ambos bloques. No obstante, los avances han sido muy limitados, y el impulso inicial ha perdido fuerza debido a las dificultades internas por las que han atravesado ambas agrupaciones.

La CEPAL también ha apoyado, mediante evidencia y propuestas, las discusiones entre los países de la región orientadas a la conformación de un mercado digital regional (CEPAL, 2018b). En efecto, la fragmentación de los mercados nacionales representa un obstáculo para aprovechar las economías de escala que son fundamentales en el ámbito de la economía digital. En particular, la Alianza del Pacífico ha adoptado una estrategia para avanzar hacia un mercado digital regional, con el acompañamiento técnico de la CEPAL (Calderón y otros, 2021). Iniciativas similares se vienen gestando en el Mercosur, la Comunidad Andina (CAN), el Proyecto Mesoamérica y la Comunidad del Caribe (CARICOM). En este contexto, la Agenda digital eLAC puede seguir desempeñando un papel catalizador en el diálogo y la cooperación en la construcción de un mercado digital regional.

En sus publicaciones más recientes, la CEPAL ha destacado que el complejo escenario internacional de los últimos años constituye una razón adicional de gran peso para profundizar en una integración regional. La pandemia de COVID-19 y los distintos conflictos bélicos observados desde entonces han evidenciado la alta dependencia de la región respecto del abastecimiento externo de productos estratégicos, tales como medicamentos, equipos de protección personal y fertilizantes. En el actual contexto internacional, caracterizado por crecientes tensiones geopolíticas, el debilitamiento de la Organización Mundial de Comercio (OMC) y el marcado giro proteccionista de los Estados Unidos, la expansión del comercio intrarregional podría contribuir a una mayor autonomía estratégica de la región, al reducir su dependencia de socios extrarregionales en productos claves y atenuar su exposición a los *shocks* provenientes de la economía mundial. Este diagnóstico ha sido abordado en profundidad por la CEPAL en sus informes más recientes (véanse CEPAL 2020, 2021a, 2021b, 2022, 2023 y 2024a).

En materia de infraestructura, la CEPAL ha promovido la integración física entre los países sudamericanos desde la década de 1970, con especial énfasis en los modos de transporte carretero, ferroviario y fluvial. Asimismo, ha brindado apoyo a los procesos de construcción de marcos institucionales, operativos y normativos para el transporte internacional de carga y pasajeros en América Latina. En 2011, presentó un informe a los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), cuyo objetivo principal era ofrecer a los gobiernos nacionales y subnacionales, así como a los sectores académico, empresarial y a la opinión pública, una perspectiva analítica sobre la infraestructura y sus servicios (Sánchez y Cipoletta, 2011). La propuesta introdujo la relación entre la provisión de servicios de infraestructura, el desarrollo económico y la equidad, y reflexionó sobre el impacto de la inversión en infraestructura. Además, incluyó un diagnóstico de las inversiones en los sectores de energía, telecomunicaciones, transporte y agua y saneamiento, a través del cual destacó los avances logrados en la integración física regional desde el surgimiento de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) hasta la nueva agenda de infraestructura promovida por la UNASUR.

La CEPAL también ha promovido una estrategia regional de integración para los países de la región, a través del diálogo político, instrumentos técnicos para la toma de decisiones, recomendaciones de políticas de logística coordinadas regionalmente, acciones para el fortalecimiento institucional y el establecimiento de indicadores de integración logística (Pérez, 2018; Cipoletta, Pérez y Sánchez, 2010).

En los últimos años, la CEPAL ha fortalecido su labor de investigación, asistencia técnica y formulación de propuestas de política pública orientadas a avanzar en la integración regional, con especial énfasis en el impulso al transporte multimodal y el desarrollo de corredores estratégicos que mejoren la conectividad regional, como por ejemplo el corredor bioceánico que busca unir los principales puertos de los océanos Pacífico y Atlántico (CEPAL, 2023 y 2024a).

Uno de los desafíos más significativos en esta agenda es mejorar la conectividad de los países sin litoral, como es el caso del Estado Plurinacional de Bolivia y el Paraguay. Estas naciones enfrentan desventajas estructurales derivadas de su condición geográfica, que limitan su acceso a mercados internacionales y elevan los costos logísticos y de comercio exterior. En el marco del Programa de Acción de Viena para los Países en Desarrollo sin Litoral (2014-2024), la CEPAL elaboró diversos documentos técnicos orientados a fortalecer la integración física y logística con base en datos comparables y enfoques sostenibles. Entre estos esfuerzos destaca el Informe Nacional de Conectividad de Paraguay (Rodríguez y Lupano, 2020), que establece una línea base para medir la conectividad del transporte terrestre con una perspectiva integrada a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Este análisis ha sido complementado por el estudio *Paraguay: connectivity indicators and social development* (Rodríguez, 2023), que profundiza en los vínculos entre conectividad física y desarrollo territorial, a través de una infraestructura adecuada puede permitira reducir las disparidades sociales y económicas al interior del país.

En el caso del Estado Plurinacional de Bolivia, el estudio *Sustainable Inland Transport Connectivity Indicators* (Rodríguez, 2024) aplica una metodología comparable, adaptada al contexto nacional, que permite identificar cuellos de botella logísticos, debilidades en la accesibilidad multimodal y prioridades de inversión orientadas a mejorar la inserción del país en redes regionales de transporte. Ambos estudios brindan herramientas prácticas para el diseño de políticas públicas basadas en evidencia y para priorizar inversiones que potencien la integración regional de estos países sin litoral.

Por otra parte, en CEPAL (2023 y 2024a), se reafirma la necesidad de cerrar las brechas logísticas y avanzar en la intermodalidad, en especial en aquellos países con menor grado de inserción territorial. Se subraya que, sin una mejora sustancial en la infraestructura, los países sin litoral continuarán enfrentando desventajas sistémicas que limitan su participación en cadenas regionales de valor y su capacidad para enfrentar crisis alimentarias o climáticas

III. El rol de la infraestructura en la profundización de la integración económica regional

El análisis presentado hasta aquí ofrece un balance mixto. Si bien se han registrado avances significativos en la liberalización del comercio intrarregional, especialmente en el intercambio de bienes, dicho comercio continúa siendo limitado y ha mostrado una tendencia decreciente en los últimos años. También, los vínculos productivos dentro de la región siguen siendo escasos, lo que evidencia una insuficiente profundización de las cadenas productivas regionales.

Persisten diversos obstáculos identificados por la CEPAL desde las primeras décadas del proceso de integración regional. En primer lugar, la fragmentación del espacio regional en múltiples bloques subregionales impide conformar un mercado común amplio que abarque a toda América Latina y el Caribe. Dicha fragmentación limita significativamente los beneficios potenciales de la integración, especialmente aquellos asociados a las economías de escala.

Asimismo, permanece vigente el desafío de distribuir de forma equitativa los beneficios y costos de la integración económica. Esta distribución desigual se ve exacerbada por la carencia de mecanismos efectivos de trato especial y diferenciado, orientados a favorecer a las economías más pequeñas y menos desarrolladas de la región. En algunos casos, esta situación ha impulsado a ciertos países a buscar acuerdos individuales con socios extrarregionales, y con ello, debilitar aún más el proceso integrador regional.

El rumbo de la integración continúa estando sujeto en gran medida a los cambios en los ciclos políticos nacionales, lo cual dificulta la construcción de consensos y acuerdos estratégicos con una visión a largo plazo. Esta inestabilidad en las políticas regionales reduce considerablemente la efectividad de cualquier esfuerzo sostenido hacia una integración más profunda.

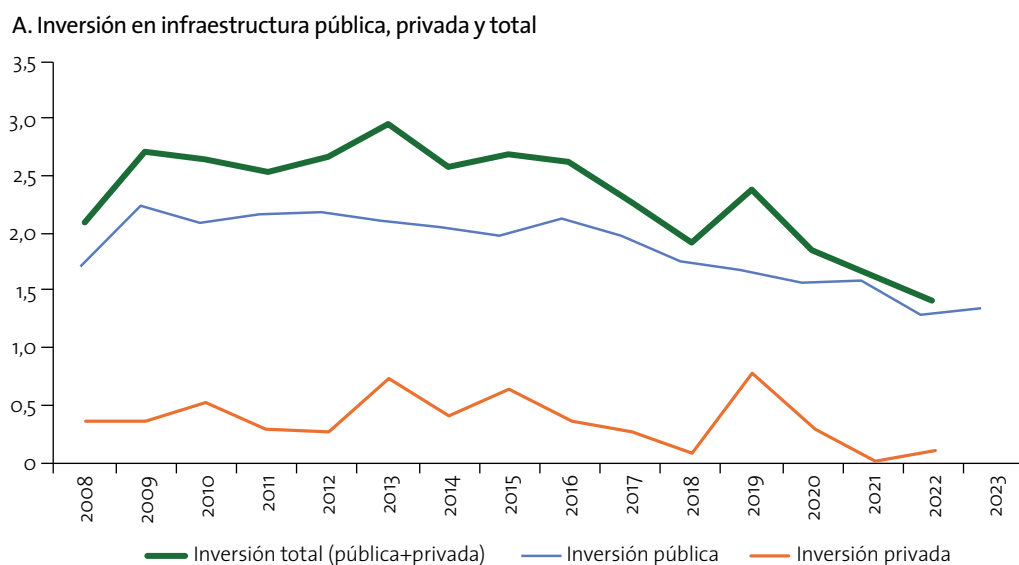
Desde una perspectiva de economía política, la progresiva disminución en la importancia relativa del comercio intrarregional, observada especialmente desde mediados de la última década, genera una dinámica que se retroalimenta. En efecto, si las oportunidades económicas asociadas a los mercados regionales son percibidas como menos atractivas en comparación con aquellas disponibles en mercados extrarregionales, los actores empresariales priorizarán inevitablemente estos últimos.

Una de las principales limitantes para la integración productiva regional es la insuficiente inversión en infraestructura de transporte y logística, lo que ha impedido reducir las significativas brechas existentes en estos ámbitos. Esta situación afecta negativamente la competitividad externa, obstaculiza la articulación de cadenas regionales de valor y restringe de manera considerable el crecimiento de los mercados internos y subregionales. Contar con una movilidad interna accesible, multimodal y de calidad es fundamental para fomentar procesos de industrialización y promover un desarrollo territorial más equilibrado.

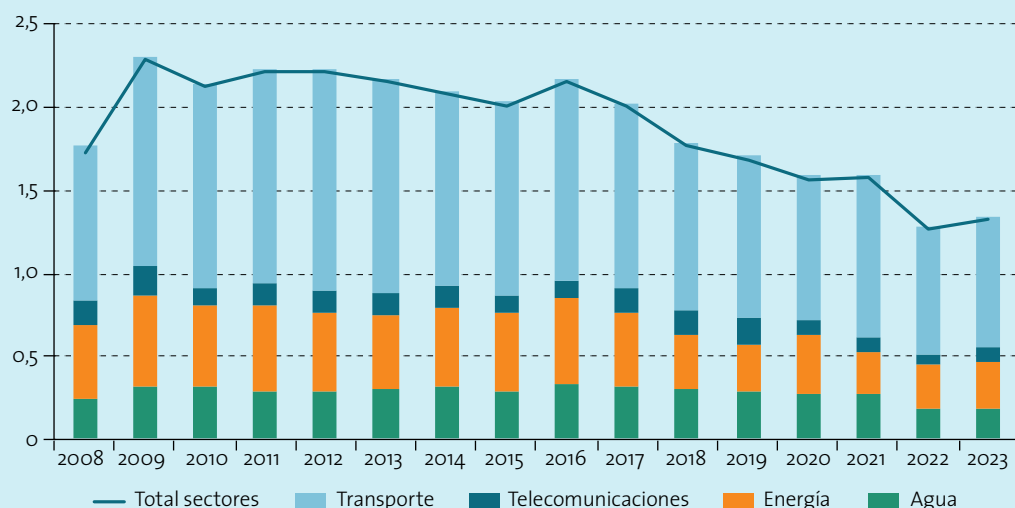
El contexto internacional actual, marcado por tensiones geopolíticas, incertidumbre financiera, aumento de las tasas de interés y una creciente presión fiscal (FMI, 2023), restringe la capacidad de los Estados para movilizar recursos hacia la infraestructura básica. Sin embargo, como plantea Aita (2023), la escasez de financiamiento no es el único desafío: también es crucial garantizar que las inversiones sean eficientes, sostenibles e inclusivas. La región no solo necesita más infraestructura, sino mejor infraestructura. En este sentido, la infraestructura de calidad debe entenderse como un elemento crucial para promover sociedades más justas y resilientes. Su disponibilidad y eficiencia no solo impulsan el crecimiento económico, sino que también facilitan el acceso a servicios esenciales, promueven la inclusión social y mejoran la calidad de vida de la población (Aita, 2023). No obstante, en América Latina y el Caribe, como se aprecia en el gráfico 3, la inversión en infraestructura ha sido históricamente baja y con una tendencia decreciente, lo que ha limitado el potencial de desarrollo y exacerbado las desigualdades territoriales.

Gráfico 3

América Latina y el Caribe: Inversión en infraestructura pública y privada, 2008-2023
(En porcentajes del PIB)



B. Inversión pública en infraestructura por sectores



Fuente: Elaboración propia sobre la base de del INFRALATAM [en línea]: <https://www.infralatam.info/> y la base de datos del Banco Mundial en para inversión privada [en línea]: <https://ppi.worldbank.org/en/ppi>.

Las Asociaciones Público-Privadas (APP) surgen como una herramienta estratégica para cerrar estas brechas, al permitir la combinación de recursos y capacidades de los sectores público y privado para alcanzar objetivos de política pública a largo plazo. Sin embargo, su diseño debe superar enfoques tradicionales centrados exclusivamente en la viabilidad financiera. En línea con esta visión, la CEPAL y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE, por sus siglas en inglés) están promoviendo el enfoque de “APP para los ODS”, que busca orientar estas alianzas hacia el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, con un fuerte foco en equidad, resiliencia y sostenibilidad. Este modelo se basa en la metodología denominada “Sistema de Evaluación y Calificación de PPP e Infraestructura” (PIERS¹, por sus siglas en inglés), que define cinco resultados esperados para las APP sostenibles: i) acceso universal y equitativo, ii) sostenibilidad fiscal, iii) sostenibilidad ambiental, iv) replicabilidad y escalabilidad, y v) participación efectiva de las partes interesadas. Además, incorpora indicadores que aseguran una gobernanza inclusiva y participativa, clave para garantizar que los proyectos realmente respondan a las necesidades de las poblaciones más vulnerables.

Frente a los desafíos actuales, avanzar hacia una infraestructura más eficiente, resiliente y centrada en las personas no es solo deseable, sino urgente. La calidad de las infraestructuras determinará en gran medida la capacidad de América Latina y el Caribe para integrarse productivamente, enfrentar el cambio climático, reducir brechas estructurales y transitar hacia un desarrollo verdaderamente sostenible.

En línea con los esfuerzos regionales para fortalecer la integración en América Latina, la CEPAL ha contribuido a la identificación de los desafíos y oportunidades para avanzar hacia una mayor conectividad e integración regional. En particular, los informes *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe de 2023 y 2024* resaltan la importancia de mejorar la infraestructura física, logística y digital para potenciar el comercio intrarregional y enfrentar tanto la fragmentación productiva como la heterogeneidad estructural. Estas publicaciones también abogan por políticas que impulsen una transformación productiva sostenible, mediante una mayor coordinación regional y el aprovechamiento de cadenas de valor más resilientes. Dichos informes destacan que la infraestructura en la región presenta deficiencias significativas, tanto en calidad como en cobertura. Estas limitaciones no solo encarecen el comercio intrarregional, sino que además restringen la integración productiva y obstaculizan el acceso equitativo a los mercados subregionales. El informe de 2023 subraya que estas brechas están estrechamente relacionadas con la fragmentación del espacio económico regional, la baja inversión pública y privada y la limitada articulación de plataformas intermodales. Asimismo, identifica debilidades en los servicios logísticos y la digitalización, lo que eleva los costos de transacción y afecta negativamente la competitividad externa.

¹ La metodología PIERS se encuentra [en línea] <https://unece.org/ppp/em>.

Por su parte, el informe de 2024 profundiza en el vínculo entre infraestructura logística y seguridad alimentaria, destacando cómo las deficiencias en conectividad inciden en la disponibilidad y el acceso a alimentos, especialmente en contextos de crisis o disrupciones externas. Se plantea que una mejora sustantiva en los sistemas logísticos permitiría reducir las pérdidas postcosecha, facilitar el comercio de insumos agrícolas y fortalecer las cadenas de suministro resilientes. En este sentido, el Caribe se presenta como una subregión particularmente vulnerable debido a su alta dependencia de las importaciones alimentarias y la condición de pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) de la mayoría de los países de esa subregión. La mejora de los corredores logísticos intrarregionales que conectan al Caribe con América Central y del Sur, así como la inversión en infraestructura portuaria, digital y de almacenamiento en frío, son condiciones clave para garantizar una mayor resiliencia frente a crisis globales y climáticas. Además, se resalta la necesidad de una coordinación regional más robusta para diversificar proveedores, reducir costos logísticos y asegurar el abastecimiento regular de alimentos básicos, especialmente en los PEID del Caribe. Este enfoque integral posiciona a la infraestructura logística como un componente esencial no solo del comercio, sino también de la seguridad alimentaria y la cohesión regional.

En este contexto, cabe destacar el relanzamiento del proceso de integración sudamericana impulsado por Brasil a través del *Consenso de Brasilia*, adoptado el 30 de mayo de 2023 (MRE, 2023). En dicho documento, los países participantes se comprometieron a trabajar para aumentar el comercio y las inversiones regionales, mejorar la infraestructura y la logística, fortalecer las cadenas regionales de valor, facilitar el comercio, impulsar la integración financiera, superar las asimetrías existentes, eliminar medidas unilaterales y facilitar el acceso a los mercados mediante la red de acuerdos de complementación económica, incluso en el marco de la ALADI, con el objetivo último de avanzar hacia una efectiva área de libre comercio sudamericana.

En línea con este compromiso, el Gobierno brasileño está promoviendo la iniciativa “Rutas de la Integración Sudamericana”, liderada por el Ministerio de Planificación y Presupuesto (MPP). Esta iniciativa propone una nueva visión para la integración regional basada en el desarrollo sostenible, la planificación territorial y la construcción de corredores logísticos y productivos bioceánicos. Ella comprende cinco corredores estratégicos que articulan ejes logísticos, productivos y comerciales en toda América del Sur, lo cual contribuye al desarrollo territorial y al mismo tiempo fortalece la cohesión regional. La iniciativa cuenta con el apoyo del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) del Brasil y de los distintos bancos de desarrollo regionales: el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y FONPLATA. Se contemplan no solo inversiones en infraestructura, sino también acciones en los ámbitos regulatorio, ambiental y social que promuevan una articulación efectiva entre los países y sus territorios fronterizos (MPP, 2024a y 2024b).

La iniciativa Rutas de la Integración Sudamericana busca alcanzar una mayor integración física, productiva y digital en América del Sur, y se sustenta en los siguientes objetivos estratégicos:

- Promover una integración física, productiva y digital en Sudamérica.
- Reducir los costos y tiempos del comercio de Brasil con Asia.
- Reducir asimetrías regionales mediante infraestructura eficiente y sostenible.
- Dinamizar el comercio intrarregional y fortalecer las cadenas de valor.
- Generar condiciones para un desarrollo económico y social equilibrado y sostenible.
- Consolidar una Agenda Nacional de Integración Sudamericana con visión de largo plazo y continuidad institucional (MPP, 2024a).

Los cinco corredores estratégicos identificados en la iniciativa Rutas de la Integración Sudamericana son los siguientes: Ilha das Guianas, Amazónica, Quadrante Rondon, Bioceánica de Capricórnio y Bioceánica do Sul (véanse el cuadro 1 y el mapa 1).

Cuadro 1

Corredores estratégicos identificados en el proyecto Rutas de la Integración Sudamericana

Nombre del corredor	Países involucrados	Modalidades de transporte	Objetivos estratégicos	Fecha estimada de término
Ilha das Guianas	Brasil, Guyana, Suriname, Guayana Francesa	Carretero, fluvial, portuario	Mejorar la conectividad norte-sur y la inclusión territorial	2026
Amazónica	Brasil, Perú, Colombia, Ecuador	Fluvial, carretero, multimodal	Facilitar el acceso desde la Amazonia a mercados del Pacífico	2025
Quadrante Rondon	Brasil, Bolivia (Estado Plurinacional de), Perú	Carretero, ferroviario, fluvial	Fortalecer los vínculos logísticos del occidente brasileño	2025-2027
Bioceánica de Capricórnio	Brasil, Paraguay, Argentina, Chile	Carretero, ferroviario	Consolidar un eje este-oeste bioceánico competitivo	2026
Bioceánica do Sul	Brasil, Uruguay, Argentina, Chile	Carretero, ferroviario, portuario	Integrar el sur de Brasil con puertos del Cono Sur	2026

Fuente: Elaboración propia sobre la base de MPP (2024a), MPP (2024b) y Rodríguez (2023).

Mapa 1

Corredores estratégicos identificados en el proyecto Rutas de Integración Sudamericana



Fuente: Ministério do Planejamento e Orçamento – Relatório do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano.

Nota: Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

El proyecto cuenta con el respaldo técnico del Instituto de Investigación Económica Aplicada del Brasil (IPEA, por sus siglas en portugués). Entre sus principales logros destacan además de las obras en curso, el desarrollo de una plataforma georreferenciada con más de 3.000 registros de infraestructura logística, estudios sobre logística refrigerada y facilitación fronteriza, simulaciones de flujos comerciales y recomendaciones concretas para fortalecer la gobernanza regional y priorizar inversiones estratégicas (Rodríguez, 2023; MPP, 2024a).

Tanto Bolivia (Estado Plurinacional de) como el Paraguay han sido incluidos como naciones clave en la iniciativa Rutas de integración Sudamericana. En particular, el Corredor Bioceánico

de Capricornio conecta a Brasil con el Paraguay, Argentina y Chile, mientras que el Corredor Andino-Amazónico y el Corredor Amazónico consideran la integración de Bolivia (Estado Plurinacional de) mediante rutas multimodales que fortalecen la conectividad entre el Atlántico y el Pacífico. Estas rutas no solo contemplan la infraestructura física, sino también dimensiones regulatorias, ambientales y sociales, lo que permite un enfoque más integral y sostenible del desarrollo logístico.

Esta iniciativa converge con la agenda de la CEPAL, al evidenciar que cerrar la brecha logística es un requisito esencial para mejorar la competitividad regional, habilitar un transporte multimodal eficiente, promover la industrialización y garantizar una integración más resiliente, equitativa y sostenible (CEPAL, 2023 y 2024a).

IV. Reflexiones finales

En este documento se ha examinado el estado actual de la integración regional en América Latina y el Caribe, con especial atención al comercio intrarregional, la conectividad física, la infraestructura y la logística. Si bien se reconocen avances relevantes en materia de liberalización comercial y en la formulación de iniciativas para fortalecer la infraestructura compartida, la región sigue enfrentando importantes desafíos estructurales que limitan una integración más profunda y efectiva.

Entre los principales obstáculos identificados se encuentran la fragmentación del espacio económico regional, la persistencia de asimetrías entre países, la débil articulación productiva y la insuficiente inversión en infraestructura multimodal y servicios logísticos. Estos factores no solo restringen el aprovechamiento pleno de los acuerdos comerciales existentes, sino que también socavan los esfuerzos por construir cadenas de valor regionales más resilientes y sostenibles.

No obstante, el panorama también ofrece oportunidades significativas. El reciente impulso de iniciativas como el proyecto “Rutas de Integración Sudamericana” demuestra que es posible avanzar hacia una visión renovada de la integración regional, basada en el desarrollo sostenible, la planificación territorial y el fortalecimiento de corredores bioceánicos logísticos y productivos (MPP, 2024a y 2024b). Estas propuestas, si son adecuadamente articuladas y respaldadas por mecanismos de financiamiento regional e internacional, pueden contribuir a reducir brechas históricas de conectividad y generar sinergias entre países vecinos. Un elemento clave en este proceso son los clústeres logísticos, que se han consolidado como espacios efectivos para mejorar la productividad, atraer inversiones, fomentar la innovación y optimizar la logística regional (Matiz y otros, 2025, en edición). Asimismo, los avances en materia de conectividad digital, logística inteligente y cooperación técnica abren espacios para innovar en políticas regionales, facilitar la movilidad de bienes y personas, y diversificar la matriz productiva.

En particular, la abundancia regional en recursos naturales, esenciales para la transición energética global, representa una oportunidad relevante para avanzar en una integración productiva que genere mayor valor agregado. Según CEPAL (2025b), la región cuenta con importantes reservas de minerales críticos como litio, cobre, níquel y tierras raras, altamente demandados para la electromovilidad y otras tecnologías. A partir de esta riqueza es posible atraer nuevas inversiones y fomentar el desarrollo de clústeres productivos que contribuyan a diversificar la oferta exportable hacia sectores intensivos en conocimiento y sostenibles ambientalmente.

En el ámbito operativo, se observa un creciente interés en la región por avanzar en la interoperabilidad de ventanillas únicas de comercio exterior, el reconocimiento mutuo de operadores económicos autorizados y la armonización de documentos, como parte de una agenda más amplia de facilitación del comercio (Herrerros, 2023). Paralelamente, se están desarrollando herramientas para cuantificar las brechas de infraestructura de transporte y logística, así como para estimar los beneficios económicos y sociales derivados de su cierre progresivo, tomando en cuenta enfoques innovadores de financiamiento como las asociaciones público-privadas y los esquemas orientados a los Objetivos de Desarrollo

Sostenible (ODS). En este esfuerzo cobra relevancia la promoción del transporte multimodal y de corredores logísticos verdes, así como la incorporación progresiva de energías limpias, como el hidrógeno verde, en las redes regionales de transporte. Todo ello forma parte de una agenda orientada a mejorar la sostenibilidad y resiliencia de la infraestructura, con una visión integral del territorio y del desarrollo.

Si bien las dificultades que enfrenta la integración regional son profundas, los cambios en curso en la geopolítica mundial traen aparejadas oportunidades para revitalizarla. Estos procesos puedan facilitar la llegada de inversiones extranjeras directas, atraídas por el *nearshoring*, especialmente en sectores estratégicos como los minerales críticos requeridos para la transición energética (CEPAL, 2025b). El aprovechamiento de estas oportunidades requerirá una mirada más flexible de la integración. En efecto, las futuras iniciativas no necesariamente involucrarán de modo directo a los tradicionales bloques subregionales, sino que también pueden ser lideradas por grupos *ad-hoc* de países interesados en avanzar en un determinado tema, como podría ser la conformación de cadenas de valor en torno a recursos naturales compartidos.

En este marco, es fundamental seguir fortaleciendo los mecanismos de gobernanza regional, priorizar inversiones estratégicas que fomenten la cohesión territorial y la inclusión social, e impulsar una integración económica al servicio del desarrollo sostenible. Superar la brecha en infraestructura y logística no es solo una meta técnica o sectorial: es una condición fundamental para lograr una América Latina y el Caribe más unida, equitativa, competitiva y resiliente.

V. Bibliografía

- Aita, D. (2023), “Infraestructura eficiente y de calidad: condición habilitante para un desarrollo inclusivo y sostenible en América Latina y el Caribe”, Boletín FAL 403, número 1 / 2024 / ISSN: 1564-4170, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- CAF (2021), “Caminos para la integración: facilitación del comercio, infraestructura y cadenas globales de valor. Reporte de Economía y Desarrollo 2021”.
- Calderón, A. y otros (2021), “Hacia una estrategia de mercado digital regional en la Alianza del Pacífico”, Documentos de Proyectos (LC/TS.2021/131), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2021.
- CEPAL (2025a), “Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe, 2024” (LC/PUB.2024/27-P/Rev.1), Santiago, 2025.
- ____ (2025b), “La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe, 2025” (LC/PUB.2025/7-P).
- CEPAL (2024a), “Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2024” (LC/PUB.2024/16-P), Santiago, 2024.
- ____ (2024b), América Latina y el Caribe ante las trampas del desarrollo: transformaciones indispensables y cómo gestionarlas (LC/SES.40/3-P/-*), Santiago, 2024.
- ____ (2024c), Revista CEPAL, N° 141 (LC/PUB.2023/29-P/-*), Santiago, 2024.
- CEPAL (2023), “Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2022” (LC/PUB.2022/23-P), Santiago.
- ____ (2022), “Hacia la transformación del modelo de desarrollo en América Latina y el Caribe: producción, inclusión y sostenibilidad” (LC/SES.39/3-P), Santiago.
- ____ (2021a), “Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2020” (LC/PUB.2020/21-P), Santiago.
- ____ (2021b), “Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2021” (LC/PUB.2021/14-P/Rev.1), Santiago.
- ____ (2020), “Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística”, Informe Especial COVID-19, No.6, Santiago, agosto.
- ____ (2018a), “La convergencia entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR: Enfrentando juntos un escenario mundial desafiante” (LC/PUB.2018/10), Santiago.
- ____ (2018b), “Mercado digital regional: aspectos estratégicos” (LC/TS.2018/30), Santiago.
- ____ (2014a), “Integración regional. Hacia una estrategia de cadenas de valor inclusivas” (LC/G.2594(SES.35/11)), Santiago, mayo.

- ___ (2014b), “La Alianza del Pacífico y el MERCOSUR. Hacia la convergencia en la diversidad” (LC/L.3922), Santiago, noviembre.
- ___ (2008), “La transformación productiva 20 años después: viejos problemas, nuevas oportunidades” (LC/G.2367(SES.32/3), Santiago, mayo.
- ___ (1994), “El regionalismo abierto en América Latina y el Caribe. La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad” (LC/L.808(CEG.19/3), Santiago, enero.
- ___ (1959), “El mercado común latinoamericano” (E/CN.12/531), Ciudad de México, julio.
- Cipoletta Tomassian, G., Pérez, G. y Sánchez, R. (2010), “*Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales*”, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Durán Lima, J. y A. Pellandra (2017), “La irrupción de China y su impacto sobre la estructura productiva y comercial en América Latina y el Caribe”, Serie Comercio Internacional 131, CEPAL, Santiago.
- Durán Lima, J. y D. Zaclicever (2013), “América Latina y el Caribe en las cadenas internacionales de valor”, Serie Comercio Internacional 124, CEPAL, Santiago.
- FMI (2023), “*Global Financial Stability Report: Safeguarding Financial Stability amid High Inflation and Geopolitical Risks*. Washington, D.C., April”.
- Herreros, S. y T. García-Millán (2017), “*Opciones para la convergencia entre la Alianza del Pacífico y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR): la regulación de la inversión extranjera directa*”. Serie Comercio Internacional 135, CEPAL, Santiago.
- Herreros, S. (2023), “*Digital and Sustainable trade facilitation in Latin America and the Caribbean: regional report 2023*” (LC/TS.2023/123), Santiago, CEPAL.
- Jaimurzina, A., Pérez, G. y Sánchez, R. (2016), “Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional: marco conceptual y experiencia regional”.
- MPP (2024a), “*Relatório do Projeto Rotas de Integração Sul-Americana*”, Ministerio do Planejamento e Orçamento, Brasília.
- MPP (2024b), “*Relatório do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano*”, Ministerio do Planejamento e Orçamento, Brasília.
- MPP (2024c), “*Apresentação - Rotas de Integração Sul-Americana*, Ministerio do Planejamento e Orçamento”, abril de 2024.
- MRE (2023), Nota de prensa Núm. 217. Consenso de Brasília- 30 de mayo de 2023m [en línea] https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/consenso-de-brasilia-2013-30-de-maio-de-2023
- Pérez, G. y Sánchez, R. (2019), Boletín FAL, “Logística para la producción, la distribución y el comercio”.
- Pérez, G. (2018), “Logística en Mesoamérica: resultados de los talleres de política e indicadores de integración logística”.
- Rodríguez, M. (2024). “*Sustainable inland transport connectivity indicators: Plurinational State of Bolivia, 2024*”, *International Trade series, No. 181* (LC/TS.2024/117), Santiago, Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2024.
- Rodríguez, M. (2023). “*Paraguay: connectivity indicators and social development*”, Project Documents (LC/TS.2023/171), Santiago, Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2023.
- Rodríguez, M. y Lupano, J. (2020), “Informe nacional de conectividad del Paraguay, 2020”, CEPAL.
- Salazar-Xirinachs, J. M. (1993), “El resurgimiento de la integración y el legado de Prebisch”, *Revista de la CEPAL* 50. Santiago, agosto.
- Sánchez, R. y Cipoletta Tomassian, G. (2011), “UNASUR: infraestructura para la integración regional”. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Veiga, P. y Rios, S. (2007), “O regionalismo pós-liberal, na América do Sul: origens, iniciativas e dilemas”, serie Comercio Internacional, N° 82 (LC/L.2776-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Santiago.
- Villarroel, F. (2021), “Opciones para la convergencia entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR en facilitación del comercio” (LC/TS.2021/162), Ciudad de Panamá: CEPAL y Fundación Konrad Adenauer.

VI. Publicaciones de interés



Boletín FAL N° 408

El rol del comercio y la infraestructura de transporte en la seguridad alimentaria de América Latina y el Caribe

Sebastián Herreros
Miryam Saade Hazin

El presente *Boletín FAL* analiza el papel del comercio y la infraestructura de transporte en la seguridad alimentaria de América Latina y el Caribe. Identifica los principales desafíos y oportunidades para garantizar el acceso equitativo y sostenible a los alimentos en la región. Además, incluye recomendaciones estratégicas para fortalecer la contribución del comercio, especialmente intrarregional, a la seguridad alimentaria regional.

Disponible en:



Boletín FAL N° 399

La facilitación del comercio en América Latina y el Caribe: formalidades, infraestructura y logística

Sebastián Herreros
Miryam Saade Hazin

El presente *Boletín FAL* ofrece un panorama de los avances registrados por los países de la región en la implementación de sus respectivas agendas de facilitación del comercio, así como de los principales desafíos que subsisten en este ámbito.

Disponible en:

