

[Inicio](#) > [Secciones](#) > [Opinión](#) > Corredor Amazónico del Oriente[Opinión](#)

Corredor Amazónico del Oriente

11/11/2025

90 0



Raúl Ruiz Roca

[Ver más](#)[boliviano](#)[Plurinacional de Bolivia](#)[Newspaper](#)[Periódico](#)[Bolivia](#)

Se está forjando en el tablero geoeconómico sudamericano una iniciativa de una envergadura sin precedentes, se trata del "Corredor Amazónico del Oriente", un proyecto vial que trasciende y se convierte en la columna vertebral de la integración nacional. Es una obra monumental de infraestructura, concebida como una ruta trascendental de conexión, con visión geoestratégica que definirá el destino del oriente boliviano. Es un ducto logístico multimodal diseñado para redefinir la posición estratégica de Bolivia en Sudamérica, proyectándonos con fuerza hacia el océano Pacífico y el Atlántico, insertándonos en los flujos comerciales globales.

El trazado de esta idea audaz y visionaria, tan ambiciosa como lógica, es de una precisión estratégica impecable. El eje de este Corredor nace en el extremo norte amazónico de Bolivia, en la población fronteriza con el Brasil de Fortaleza, en el Departamento de Pando, muy cerca de Manoa y Nueva Esperanza, (población que se interconectará en el futuro con las poblaciones pandinas de Humaita, Santa Rosa del Abuna, Porvenir, la ciudad capital Cobija, hasta llegar a Extrema, población fronteriza con San Lorenzo, Perú). Articulándose de igual manera desde

Fortaleza Pando con la red vial brasileña a través de la BR-364, un tramo clave que, además de conectar el Acre y Rondônia con Bolivia, vincula al Brasil con el Perú.



Al nacer este Corredor en la punta del extremo norte amazónico de Bolivia, se hacen fundamentales sus múltiples conexiones, al establecerse una ruta terrestre eficiente hacia el Megapuerto peruano de Chancay en el Pacífico, la puerta de entrada más importante y directa para el comercio con Asia, otorgando a Bolivia una ventaja competitiva insuperable.

Desde este punto neurálgico de conectividad, el Corredor desciende con determinación hacia el sur, integrando Nueva Esperanza en Pando e ingresando al Departamento del Beni por Cachuela Esperanza, llegando hasta la ciudad de Guayaramerín, donde el futuro Puente Internacional Binacional se consolidará como un punto de integración fronterizo de primer orden, sellando una alianza estructural con el Brasil.

El trayecto no se detiene; se interna en el corazón del Departamento del Beni, uniendo Guayaramerín con la capital departamental Trinidad, (considerando además el ramal San Joaquín – Puerto Ustárez), mediante un enlace inteligente que incorpora también los puertos fluviales de Trinidad, Puerto Siles y Guayaramerín, potenciando la sinergia entre la Hidrovía Ichilo Mamoré y el Corredor Amazónico del Oriente.

La conexión ya asfaltada entre Trinidad y Santa Cruz de la Sierra consolida la unión metropolitana con enlace eficiente entre capitales departamentales, (enlazando de igual manera otro ramal con los ejes dinamizadores del Beni, uniendo las poblaciones principales de las provincias Cercado, Mamoré e Iténez, llegando hasta la frontera con el Brasil), tejiendo una red de producción y consumo sin igual, fortaleciendo el eje de desarrollo del oriente boliviano.

Continuando con el trazo del Corredor Amazónico Oriental y habiendo cruzado al Departamento de Santa Cruz; desde la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, el trayecto se proyecta por la ruta asfaltada hasta la ciudad de Roboré, (concibiendo otro ramal importante, como es la ruta San Ignacio de Velasco, San Matías que conecta con la población fronteriza de Cáceres en Brasil), continuando crucialmente por Roboré, pasando por el Fortín Suárez Arana, Fortín Ravelo, culminado en la frontera con Paraguay (Hito VI), que es donde se produce la simbiosis estratégica con el Corredor Bioceánico de Capricornio. Esta integración dota a Bolivia de un acceso dual a los océanos, tanto Pacífico a través de los puertos chilenos de Antofagasta, Angamos e Iquique, y hacia el Atlántico mediante la Hidrovía Paraguay-Paraná, así como por las redes terrestres de Argentina, Brasil y Uruguay.

Este corredor optimizará radicalmente la logística con un impacto transformador, comprimiendo tiempos y costos, posicionando a Bolivia como el núcleo del transporte terrestre en el centro de Sudamérica, beneficiando sustancialmente al oriente boliviano y, por ende, al país, interconectando las economías de Pando, Beni y Santa Cruz, mientras se genera esa simbiosis logística positiva para los estados brasileños del Acre, Rondônia y Mato Grosso, entre otros.

Desde la Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia, hemos impulsado de manera perseverante las gestiones legislativas fundamentales para el Corredor Amazónico del Oriente. Para ello, fueron presentados varios Proyectos de Ley independientes, pero conectados entre sí, orientados a declarar cada tramo de esta obra como de Prioridad Nacional Estratégica.

Nuestro trabajo como asesor legislativo consistió en elaborar e introducir estas iniciativas, estableciendo marcos legales declarativos que sentaran bases y jurisprudencia. Esto permitirá gestionar y garantizar la asignación de recursos necesarios para su consolidación. Estos proyectos han avanzado significativamente en el Legislativo, con varios segmentos ya aprobados tanto en la Cámara de Senadores como en la de Diputados. Actualmente, se espera su reposición en la nueva gestión legislativa para lograr su aprobación final. Reafirmamos nuestro compromiso de persistir

en estas gestiones hasta conseguir la promulgación de todas las leyes vinculadas a esta mega iniciativa.



La construcción de este nuevo Corredor Amazónico del Oriente es el legado infraestructural que definirá el Siglo XXI para Bolivia. Es la ruta que unificará el territorio, que conectará los océanos y que consolidará nuestra soberanía logística, por lo que es de prioridad nacional el apoyo de los nuevos parlamentarios para sostener este impulso hasta su total materialización.

El camino está trazado y los cimientos legislativos, puestos; no es momento de desfallecer. Es apremiante ser constante con las gestiones iniciadas hasta su promulgación. La concreción del Corredor Amazónico Oriental, no se constituye en una simple obra, es la ruta que conecta el territorio uniendo el norte con el sur del país y que nos vinculará al mar a través de los dos grandes océanos.

Estos Proyectos de Ley fueron ideados viendo la ponderada necesidad geopolítica requerida para el despegue definitivo de Bolivia, permitiéndonos sellar un futuro de prosperidad con un Corredor norte – sur integrado eficiente de conexión vial multimodal.

¡Viva Bolivia, hacia el mar!

El autor es Abogado de Altos Estudios Nacionales en Seguridad, Defensa y Desarrollo.