

**Fortalecimiento de negocios en la región transfronteriza amazónica entre Colombia y
Brasil**

Camila Andrea Sandoval Castellanos

Trabajo de grado para optar el título de Profesional en Negocios Internacionales

Opción de grado: Ensayo Periplo

Director

Edgar Javier Gómez Parada

Magister en evaluación en educación

Universidad Santo Tomás, Bucaramanga

División de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables

Facultad de Negocios Internacionales

2025

Contenido

1. Riqueza Amazónica como vínculo entre el desarrollo sostenible y los negocios internacionales	Error! Bookmark not defined.
1.1 Oportunidades de negocios internacionales en la región transfronteriza amazónica entre Colombia y Brasil.....	7
1.2 Problema	8
1.3 Hipótesis.....	11
1.4 Plan de trabajo	11
2. Argumentos a favor de la hipótesis	12
2.1 Complementariedad productiva y demanda transfronteriza	12
2.2 Apoyo institucional y marco de cooperación regional	14
3. Argumentos en contra u objeciones	16
Limitaciones estructurales y persistencia del comercio informal.....	16
4. Propuestas Alternativas	18
5. Recapitulación y conclusión. Máximo dos párrafos	20
Referencias	21

Lista de figuras

Figura 1. *Tasa de homicidio de Leticia y Tabatinga por cada 100.000 habitantes* **Error!**

Bookmark not defined.0

Resumen

Este ensayo examina las posibilidades de negocios internacionales sustentables en la zona transfronteriza amazónica entre Brasil y Colombia, teniendo en cuenta la complementariedad productiva, el marco institucional y las restricciones estructurales que afectan el comercio. Se presenta como hipótesis que la cooperación entre naciones puede convertirse en una herramienta estratégica para el desarrollo de áreas como el farmacéutico, agroalimentario y ecoturístico, mediante la oficialización del comercio local y fortalecimiento de los recursos logísticos. Al revisar los informes de SUDAM, CEPAL, BID y OTCA, se determina que el intercambio transfronterizo tiene un gran potencial ambiental y económico si se manejan políticas públicas sostenibles y sistemas de gobernanza coordinados, aunque en la actualidad está dominado por prácticas informales. Los hallazgos muestran que para convertir la zona de leticia – Tabatinga en un corredor logístico competitivo, es fundamental tanto la inversión en infraestructura como el trabajo conjunto entre instituciones. Se deduce que un modelo de cooperación económica que logre el equilibrio entre la inclusión social, la conservación del medioambiente y la productividad es esencial para el desarrollo sostenible de la Amazonía.

Palabras clave: Amazonía, cooperación binacional, logística, bioeconomía, integración fronteriza.

Abstract

This essay examines the possibilities for sustainable international business in the Amazonian cross-border area between Brazil and Colombia, considering productive complementarity, the institutional framework, and structural constraints affecting trade. It hypothesizes that cooperation between nations can become a strategic tool for the development of areas such as pharmaceuticals, agri-food, and ecotourism, through the formalization of local trade and the strengthening of logistical resources. A review of reports by SUDAM, ECLAC, IDB, and ACTO shows that cross-border trade has great environmental and economic potential if sustainable public policies and coordinated governance systems are implemented, although it is currently dominated by informal practices. The findings show that to turn the Leticia-Tabatinga area into a competitive logistics corridor, investment in infrastructure and joint work between institutions is essential. It follows that an economic cooperation model that achieves a balance between social inclusion, environmental conservation, and productivity is essential for the sustainable development of the Amazon.

Keywords: Amazon region, binational cooperation, logistics, bioeconomy, border integration.

Glosario

Amazonía: región biogeográfica compartida por ocho países sudamericanos que alberga la selva tropical más grande del planeta. Se caracteriza por su biodiversidad, riqueza cultural y relevancia para la regulación climática global. La Amazonía enfrenta desafíos relacionados con la deforestación, la informalidad económica y la desigualdad territorial. (CEPAL, 2023).

Bioeconomía: modelo económico basado en la utilización sostenible de los recursos biológicos, la innovación tecnológica y el conocimiento local para generar valor agregado. En la región amazónica, representa una alternativa para diversificar la economía sin afectar la biodiversidad. (CEPAL, 2017).

Desarrollo Sostenible: proceso que busca satisfacer las necesidades del presente sin comprometer los recursos de las futuras generaciones, integrando las dimensiones económica, social y ambiental. En la Amazonía, implica equilibrar la conservación de los ecosistemas con la generación de oportunidades económicas para las comunidades locales. (Naciones Unidas, 2015).

Logística Transfronteriza: conjunto de operaciones que coordinan transporte, almacenamiento, aduanas y servicios de intermediación para permitir el desplazamiento eficiente de mercancías entre países vecinos, optimizando la conectividad, reduciendo tiempos de tránsito y facilitando el comercio internacional. (Miao, Wen, & Wang, 2025).

1. Fortalecimiento de negocios en la región transfronteriza amazónica entre Colombia y Brasil

1.1 Explicación del tema.

La logística es fundamental para superar barreras en la región amazónica, buscando conectar mejor el territorio con puertos del Pacífico y Atlántico, lo que amplía las oportunidades de exportación a mercados globales. Actualmente Brasil está desempeñando un papel importante para la activación de rutas fluviales en el alto de Solimões, que integrara las cadenas productivas en la zona fronteriza con Colombia, Ecuador y Perú (Dataportuaria, 2025). Entre las oportunidades que se destacan:

- Bioeconomía y productos forestales no maderables: la región posee recursos naturales que pueden ser aprovechados para productos farmacéuticos, cosméticos y agroindustriales, fomentando cadenas de valor sostenibles y certificados internacionales.
- Ecoturismo: Leticia y Tabatinga atraen turistas internacionales por su naturaleza y cultura, ofreciendo potencial para circuitos conjuntos que generen ingresos sin comprometer el ecosistema ni las comunidades indígenas.
- Infraestructura logística integrada: las nuevas rutas fluviales y proyectos tecnológicos como el Plan de Fibra Óptica para la Amazonía (Colombia y Brasil) mejoran la conectividad, abriendo la Amazonía a mercados globales y facilitando el comercio exterior (MINTIC, 2025).
- Formalización y fortalecimiento de PYMES: programas binacionales y multilaterales apoyan la creación de empresas formales que puedan acceder a financiamiento y mercados

internacionales, reduciendo la informalidad y potenciando sectores agrícolas, agroindustriales y turísticos.

Además, existen esfuerzos políticos y multilaterales, como los de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica. Que proyectan el mejoramiento del desarrollo sostenible en la región amazónica, incluyendo el buen uso de sus recursos, reserva, resguardo y respeto de la equidad que asegure su desarrollo efectivo. (OCTA,2021). Estos mecanismos influyen en la cooperación financiera y estrategias para la protección de la biodiversidad y la promoción del desarrollo sostenible, que refuerzan el marco institucional para el comercio sostenible.

1.2 Problema

La región amazónica transfronteriza enfrenta una serie de limitaciones estructurales y sociales que obstaculizan su desarrollo económico sostenible. Factores como el atraso logístico, la prevalencia del comercio informal y la presencia de redes criminales y contrabando configuran un entorno complejo que restringe la competitividad y el comercio formal. Estas problemáticas, sumadas a la débil infraestructura y la insuficiente presencia institucional, afectan directamente la integración productiva y la seguridad en ciudades como Leticia y Tabatinga, donde se evidencian altos costos logísticos, informalidad económica y crecientes índices de violencia.

De tal manera se constatan atraso logístico en la región amazónica transfronteriza. Las vías terrestres presentan un atraso significativo, pues muchas son intransitables o de difícil acceso en temporada de lluvias y falta de inversión en los territorios, lo que limita la conectividad con mercados más grandes y eleva los costos logísticos. Según un análisis externo sobre la logística en la frontera, "Colombia exporta el 60% de su açaí fruto originario de la selva amazónica por

transporte aéreo, lo que implica grandes desafíos logísticos dada la lejanía y vías terrestres insuficientes" (World Bank, 2023). Además, la infraestructura básica como electricidad y agua potable es insuficiente para sostener cadenas competitivas. Por ejemplo, el proyecto binacional de gestión de recursos hídricos resalta que existe un reto importante en saneamiento y gestión del agua para más de 100 mil habitantes entre Leticia y Tabatinga, con la necesidad de "planificar la estructura integrada de saneamiento básico para reducir riesgos de contaminación" (OTCA, 2024).

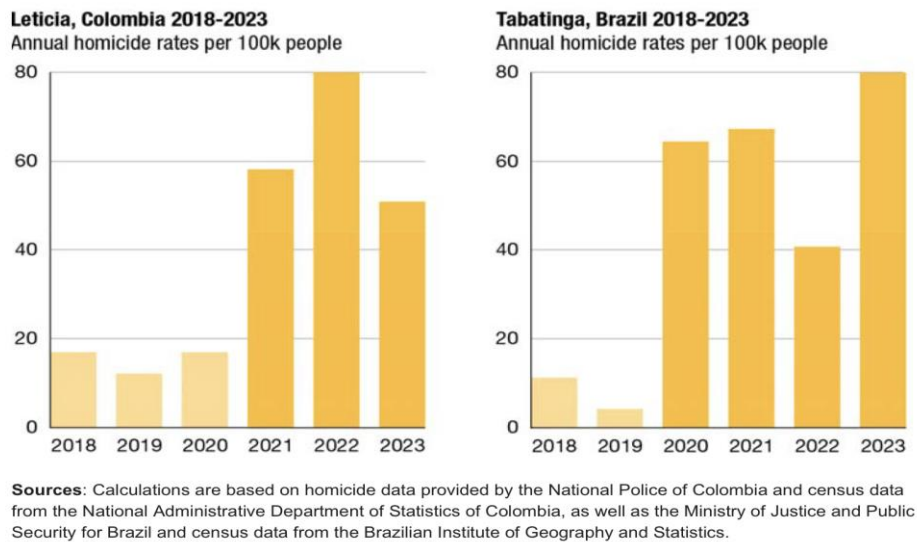
Además, el comercio informal, ya que la informalidad domina gran parte del comercio en las ciudades fronterizas. Las dificultades para obtener registros formales, licencias y certificaciones, se conforma junto con la débil vigilancia estatal que incentivan la economía informal. Además, la corrupción estatal facilita el ingreso al mercado de productos ilícitos con documentación falsa, afectando la competitividad del comercio formal. El reporte international crisis group señala que "funcionarios corruptos colaboran proporcionando documentación falsa que permite el ingreso de productos ilegales, generando competencia desleal y afectando las cadenas legítimas" (p.4, 2024). Esta informalidad limita el acceso a financiamiento y mercados internacionales.

Además, el contrabando e inseguridad, ya que los grupos armados constituyen la principal amenaza para el desarrollo sostenible de la región fronteriza. Es un hecho que estos grupos se dedican al tráfico ilícito de sustancias psicoactivas en la zona y contrabando que suscita un comercio informal sin controles estrictos; De esta manera, se componen como crimen organizado. Para la realización de actividades que permiten la tala ilegal, uno de los factores que contribuyen a la deforestación en la región amazónica; Mediante la cual extraen ilícitamente especies maderables que degradan el hábitat. Además, la alta exposición de estos grupos genera un estado de violencia

que deja en situación de vulnerabilidades a comunidades que habitan en la zona que están expuestas a el desplazamiento forzado, control territorial y reclutamiento forzoso de sus miembros. Lo que impide que se tenga un desarrollo comercial legitimo (Franken, 2023).

Figura 1. *Tasa de homicidio de Leticia y Tabatinga por cada 100.000 habitantes*

Appendix C: Homicide Rates in the Borderlands



Fuente: International crisis group (2024, p. 926)

La figura demuestra que dentro del plazo de 2018 a 2023 las tasas de homicidio en estas zonas han incrementado considerablemente. Lo que denota la gravedad de la coacción que se presenta en el territorio. Asimismo, Leticia fue el departamento más violento de Colombia en 2022, mientras que Tabatinga reportó una tasa de homicidio del 80% por cada 100.000 habitantes en 2023. Esta situación eleva los costos operativos y limita la actividad comercial legal. Según Global

iniciaive, estas ciudades se han convertido en centros estratégicos para la gobernanza criminal (Funari, 2024).

Estas problemáticas exponen la complejidad de la situación para la búsqueda de un proceso logístico mayormente eficiente de una manera sustentable y seguro.

1.3 Hipótesis

La cooperación transfronteriza entre Colombia y Brasil en la región de frontera entre Leticia-Tabatinga puede convertirse en una plataforma estratégica, para el desarrollo de negocios internacionales sostenibles entre ambos países, en los sectores agroalimentarios, farmacéuticos y ecoturísticos, a partir de las capacidades logísticas y la formalización del comercio local.

Esta colaboración, impulsada por la integración logística a través de nuevas rutas fluviales y proyectos tecnológicos facilitará la conexión de los territorios con mercados nacionales e internacionales. Además, la promoción de la bioeconomía basada en productos forestales no maderables y el fortalecimiento de las PYMES mediante programas binacionales permitirán generar cadenas de valor con enfoque sostenible y reducir la dependencia del comercio informal. En conjunto, estas dinámicas podrían transformar la frontera Leticia-Tabatinga en un eje de desarrollo competitivo y sostenible, siempre que se mantengan políticas de gobernanza ambiental, seguridad transfronteriza y respeto por las comunidades locales e indígenas.

1.4 Plan de trabajo

El plan de trabajo es acompañado de una metodología mixta que mezcla la información obtenida en conferencias de manera presencial y la revisión documental. La información inicial se

deriva del periplo internacional realizado en Rio de Janeiro, Brasil, donde se registraron apuntes obtenidos por especialistas y profesores brasileños, los cuales hablaron en sus conferencias sobre logística y manejo de puertos brasileños. Esta base esencial se complementa con fuentes secundarias como documentos académicos y reportes oficiales de repositorios colombianos y brasileños.

2. Argumentos a favor de la hipótesis

2.1 Complementariedad productiva y demanda transfronteriza

(Razón 1.1): Los productos de Colombia y Brasil se complementan de manera natural en la región amazónica. Colombia proporciona bienes agroalimentarios frescos que tienen un alto valor en términos comerciales; Brasil por su parte, suministra productos farmacéuticos, procesados y tecnológicos que son solicitados en áreas rurales. Si se formalizan los canales logísticos y se utilizan las alianzas regionales, esta complementariedad generaría un ambiente favorable para el desarrollo de cadenas de valor binacionales, lo cual favorece el comercio internacional en pequeña y mediana escala. Asimismo, esta dinámica se intensifica debido a las similitudes geográficas y la proximidad cultural entre las comunidades fronterizas, que han sostenido intercambios económicos informales a lo largo de su historia y que tendrían ventajas directas al incorporarse a circuitos comerciales formales. La diversidad biológica de la Amazonía también fortalece la oferta de componentes para las industrias farmacéuticas y cosméticas, lo que posibilita que los productos colombianos sean utilizados como materia prima en el sector brasileño, el cual tiene una mayor capacidad transformadora. En cuanto a Brasil, este país, que cuenta con una infraestructura industrial más avanzada, tiene la capacidad de complementar la oferta colombiana con productos

procesados de mayor valor añadido. Esto promueve un flujo comercial equilibrado. La implementación de esta complementariedad, que se basa en marcos regulatorios y proyectos binacionales, posibilitaría la creación de empleo, el fortalecimiento del desarrollo sostenible en las dos naciones y la mejora de la trazabilidad de los productos.

(Razón 1.2): El potencial de estas cadenas binacionales se fortalece no solo por la capacidad de procesamiento y la oferta colombiana, sino también por el aumento de la demanda transfronteriza en áreas como las farmacéuticas, las agroalimentarias y las ecoturísticas. Las áreas urbanas y rurales de la Amazonía demandan medicinas, tecnología brasileña y productos elaborados, mientras que Brasil, debido a su producción consolidada y amplio mercado, necesita un suministro continuo de insumos frescos que Colombia tiene la capacidad de proporcionar de manera eficaz. Esta sinergia es promovida por políticas de integración que ambos gobiernos han priorizado en años recientes con el fin de potenciar la colaboración en cuanto a bioeconomía, salud y abastecimiento de alimentos. Esto crea oportunidades verídicas para aumentar el comercio formal. La posibilidad de establecer cadenas productivas sostenibles que incluyan a pequeñas empresas exportadoras, entidades regionales y pequeños agricultores bajo condiciones más competitivas se abre cuando se incrementa la demanda de productos amazónicos y la oferta de bienes procesados en Brasil. Gracias a una logística robustecida, enfocada sobre todo en rutas fluviales y puntos de control fronterizo, así como a una regularización más amplia del comercio, dichos intercambios transfronterizos tienen el potencial de transformarse de ser intercambios divididos e informales en canales regulados, trazables y con alto valor. Esto podría establecer la región amazónica como un canal dinámico para los negocios internacionales entre Brasil y Colombia.

Los discursos de Morim refuerzan este concepto al indicar que la Amazonía no solo tiene una complementariedad productiva, sino también la oportunidad de unirse a los mercados globales a través de la innovación y la tecnología. La ausencia de digitalización en la logística y de instrumentos para la trazabilidad impide esa integración; por ello, la colaboración entre dos naciones no debe limitarse a transferir bienes, sino que también tiene que incluir el desarrollo de habilidades cognitivas que modernicen la cadena de suministro amazónica.

2.2 Apoyo institucional y marco de cooperación regional

(Razón 2.1): Un marco institucional robusto para promover un comercio sostenible se establece por medio de la presencia de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA) y otros mecanismos de integración regional. La OTCA promueve proyectos binacionales en infraestructura, medio ambiente, salud y crecimiento económico, lo cual posibilita que compañías nacionales e internacionales intervengan las iniciativas apoyadas por gobiernos y entidades multilaterales. Este contexto disminuye los riesgos, optimiza la gobernanza transfronteriza y brinda oportunidades para empresas con un enfoque ambiental y social, en línea con las inclinaciones de sostenibilidad a nivel mundial. Asimismo, su rol coordinador contribuye a la articulación entre Brasil y Colombia por medio de charlas técnicas, acuerdos de bioeconomía y tácticas compartidas para el empleo responsable de la biodiversidad amazónica, creando condiciones propicias para la organización de proyectos con un horizonte temporal extenso. Este apoyo institucional permite a los agentes económicos obtener financiamiento internacional, compartir información técnica, elevar estándares y robustecer habilidades locales. Esto ayuda a convertir proyectos individuales en cadenas de valor estables y formales. La OTCA también

fomenta procesos de cooperación y diálogo en términos políticos, lo cual robustece la seguridad jurídica para invertir en la Amazonía, un elemento crucial para el crecimiento y la competencia internacional de los emprendimientos amazónicos.

(Razón2.2): Adicionalmente, los acuerdos bilaterales y las iniciativas gubernamentales que Brasil y Colombia han renovado en años recientes, enfocadas en el desarrollo sustentable, la bioeconomía y el comercio, han fortalecido la cooperación a nivel regional. El establecimiento de agendas conjuntas en transporte fluvial, salud pública y conservación del territorio amazónico, así como los objetivos de integración fronteriza y la reactivación de comisiones mixtas de comercio, han posibilitado la coordinación de esfuerzos que disminuyen barreras administrativas y logísticas. Estas estructuras institucionales ofrecen un espacio de trabajo cooperativo en el que se desarrollan políticas de apoyo a los territorios locales, se implementan programas de asistencia técnica para pymes y se promueven proyectos de infraestructura que benefician la circulación de servicios y productos. Además, crean un entorno más transparente y previsible para los participantes económicos al facilitar el intercambio de información entre organismos de las dos naciones. La capacidad de supervisión y control fronterizo se eleva, la identificación de los productos amazónicos mejora y se brindan estímulos para que las acciones comerciales se hagan formalmente cuando se robustece la cooperación binacional. Estas acciones del gobierno, en su conjunto, establecen un marco de colaboración establece que apoya la formación de empresas internacionales con una perspectiva sostenible y favorece que la región amazónica se convierta en un corredor económico estratégico entre Brasil y Colombia.

Según Ribeiro, el desempeño de Brasil como "comerciante global" posibilita entender la función estratégica que tienen los marcos institucionales en el comercio exterior. La integración

logística, la profesionalización del comercio en la Amazonía y el establecimiento de cadenas de producción formales que cumplan con normas internacionales tienen más posibilidades de darse gracias a la colaboración institucional entre los dos países, fortalecida por las comisiones bilaterales y la OTCA. Esta asistencia institucional puede ajustarse también a los requerimientos concretos de la frontera entre Tabatinga y Leticia.

3. Argumentos en contra u objeciones

Limitaciones estructurales y persistencia del comercio informal

La formalización del comercio y la atracción de inversión extranjera se ven muy obstaculizadas debido a restricciones estructurales, como la carencia de infraestructura logística, una conectividad escasa y debilidad institucional, aunque hay potencial para crear negocios internacionales sostenibles en el límite amazónico entre Brasil y Colombia. Los productos no pueden ser transportados de manera efectiva hacia los mercados nacionales e internacionales debido a la mala calidad de las vías de acceso, la escasa capacidad de almacenamiento, la dependencia casi total del transporte fluvial y los procesos aduaneros que son lentos o están fragmentados. La escasa coordinación entre las entidades públicas de ambos países y la presencia estatal limitada en la frontera contribuyen a que haya vacíos operativos y administrativos en esta zona. El comercio informal continúa siendo el más común y se presenta en transacciones que carecen de registro, control sanitario y mecanismos de trazabilidad. Por lo tanto, los actores locales no tienen la capacidad de satisfacer los estándares internacionales de calidad, inocuidad o

certificación, lo cual limita su acceso a financiación para innovación o crecimiento productivo, alianzas comerciales, créditos y canales logísticos formales.

El contexto podría seguir siendo más propicio para intercambios de subsistencia que para los negocios internacionales estructurados si no hay una intervención estatal fuerte y constante que contemple la inversión en infraestructura, el fortalecimiento institucional y los procesos de articulación binacional. La lógica de supervivencia que rige muchos sectores económicos en la Amazonía perpetúa la dependencia de circuitos informales, lo cual crea un ciclo que reduce la capacidad competitiva del área y desmotiva a las empresas medianas y grandes a participar. Incluso las iniciativas que tienen potencial en el sector de la farmacéutica, los agroalimentos o el ecoturismo se ven obstaculizadas cuando el contexto institucional no asegura condiciones básicas de transparencia, seguridad jurídica y asistencia técnica. Por lo tanto, el argumento de que la Amazonía transfronteriza enfrenta barreras materiales y administrativas que obstaculizan la creación de cadenas de valor binacionales en su estado actual, y que esto complica la cooperación entre Brasil y Colombia para establecer un corredor sólido de comercio internacional, se ve reforzado por la permanencia de estas limitaciones.

Las conferencias de Morim refuerzan este contraargumento al señalar que América Latina tiene el peligro de quedarse atrás si no genera ecosistemas de innovación y habilidades tecnológicas autóctonas. En la Amazonía, donde la falta de digitalización, conectividad y capacitación técnica es más notoria, la informalidad se ve acentuada y la competitividad se ve restringida. Ribeiro añade a esta perspectiva que la infraestructura logística de Brasil se encuentra diseñada para corredores de exportación mundial, no para zonas periféricas amazónicas. Esto

evidencia que, pese a existir voluntad política, la articulación fronteriza tiene obstáculos estructurales que necesitan ser superados antes de establecer un corredor económico sustentable.

4. Propuestas Alternativas

Con respecto a la hipótesis presentada, varias sugerencias a nivel académico e institucional proponen opciones que enriquecen el panorama de un corredor binacional sostenible entre Brasil y Colombia. Primeramente, la investigación de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2017) subraya que, si la bioeconomía amazónica se fundamenta en el empleo responsable de los recursos naturales y en la incorporación de las comunidades locales a cadenas de valor que abarcan productos como plantas medicinales, frutos autóctonos y recursos forestales valiosos, puede transformarse en un motor del desarrollo sostenible. Esta propuesta enfatiza que la Amazonía tiene un potencial económico importante, siempre y cuando se formalicen los procesos y se fortalezcan las habilidades locales. El Plan Regional de Desarrollo de la Amazonía 2024 – 2027, emitido por la Superintendencia de Desarrollo de la Amazonía (SUDAM) brasileña, enfatiza que se necesita optimizar la infraestructura logística en esa región a través de inversiones públicas, renovación portuaria y establecimiento de centros de acopio para incrementar la eficacia del tránsito comercial. A pesar de que es un documento brasileño, sus consejos son completamente aplicables al contexto fronterizo compartido, ya que subraya la necesidad de construir los corredores económicos a partir de una infraestructura sólida, colaboración entre gobiernos y presencia institucional constante, elementos indispensables para cambiar el comercio informal en comercio legal.

En una publicación académica especializada, Moreira (2025) propone que la Amazonía puede sacar provecho de la creación de corredores económicos integradores a nivel regional que integren cooperación entre países, planificación territorial y logística moderna. Esta perspectiva está alineada con la iniciativa del Corredor Económico Sostenible Leticia – Tabatinga, que persigue transformar el límite entre Brasil y Colombia en una plataforma robusta para el comercio legítimo de productos bioamazónicos a través de inversión estatal, consolidación de la presencia gubernamental, supervisión eficiente y coordinación con entidades de cooperación regional. En este modelo alternativo, sería posible asegurar la trazabilidad, la certificación y los estándares medioambientales mediante el establecimiento de operadores logísticos especializados y la unificación entre las inversiones privadas y públicas, fomentando así un intercambio comercial formal y sostenible. Por lo tanto, estas propuestas alternativas brindan puntos de vista complementarios que mejoran el análisis y evidencian que el avance de la frontera amazónica necesita no solamente colaboración entre dos países, sino también gobernanza territorial, innovación en infraestructura y un fortalecimiento constante de las instituciones.

Aunque las propuestas alternativas tienen elementos importantes para el desarrollo amazónico, es preciso hacer un análisis comparativo más profundo para valorar su relevancia en comparación con la propuesta del Corredor Económico Sostenible Leticia–Tabatinga. El Plan Regional de Desarrollo de la Amazonía (PRDA) de SUDAM es un referente significativo porque contiene estrategias enfocadas en expandir las rutas multimodales, fomentar polos bioindustriales en ciudades brasileñas como Belém y Manaus, y fortalecer el transporte fluvial. Por ejemplo, la creación de centros binacionales de acopio para productos agroalimentarios amazónicos o el enlace logístico entre Leticia y Tabatinga mediante estaciones fluviales modernizadas que incorporen

sistemas de trazabilidad y control sanitario son dos acciones que podrían implementarse parcialmente en el ámbito binacional al adaptar elementos del PRDA a territorios compartidos.

Sin embargo, el análisis crítico muestra las restricciones importantes del PRDA para su aplicación directa en Colombia. En primer lugar, el plan tiene un enfoque nacionalista notorio, que se enfoca en el desarrollo interno de Brasil; por ende, no considera procesos de cooperación fronteriza ni la armonización normativa con naciones cercanas. En segundo lugar, sus proyectos de infraestructura se centran en corredores con alta densidad económica dentro del territorio brasileño, distantes de la frontera con Colombia. Esto hace que sea difícil su implementación sin una modificación sustancial. En respuesta a esto, la propuesta del corredor Leticia-Tabatinga ofrece una ventaja importante: desde su inicio incluye un enfoque binacional que combina gobernanza conjunta, formalización de actividades comerciales y desarrollo logístico específico para la frontera. Por lo tanto, el impacto real en la dinámica transfronteriza del PRDA depende de que los dos países lo interpreten juntos; sin embargo, el corredor sostenible propone una opción más contextualizada, operativa y acorde con las necesidades del territorio amazónico binacional.

5. Recapitulación y conclusión

El ensayo enfatizó que la cooperación entre Brasil y Colombia a través de las fronteras constituye una oportunidad concreta para incrementar la competitividad y la sustentabilidad en el área amazónica. La colaboración productiva entre los dos países, junto con el respaldo institucional de organismos como la CEPAL, la OTCA y el BID, representa una base sólida para crear cadenas de valor sostenibles. Sin embargo, las barreras logísticas, la falta de infraestructura y la persistencia del comercio informal siguen siendo factores que limitan el uso integral de este potencial.

En síntesis, se corrobora la hipótesis planteada al demostrar que, si hay una coordinación eficaz entre el sector privado, la inversión del estado y los mecanismos de cooperación a nivel regional es factible establecer la frontera amazónica como un corredor estratégico para los negocios internacionales sostenibles. La integración de las dimensiones sociales, económicas y ambientales no solo permitiría la generación de nuevas oportunidades de negocio, sino que además aseguraría un desarrollo equitativo y en consonancia con la biodiversidad. Esto haría que la Amazonía se convirtiera en un modelo de entrelazamiento entre el comercio formal y la sostenibilidad a nivel global.

Sin embargo, para reforzar estas conclusiones y guiar las acciones futuras, se incluyen sugerencias realizables que se derivan del análisis realizado en todo el ensayo. Primero, se sugiere que se avance en la creación de un centro binacional de innovación amazónica, el cual promueva procesos de trazabilidad digital, capacitación local y bioeconomía. En segundo lugar, para disminuir los costos y tiempos del comercio legal, es fundamental crear infraestructura logística compartida. Esta debe contar con centros de acopio en la frontera, plataformas fluviales actualizadas y puntos unificados de control aduanero. Por último, se aconseja reforzar la presencia institucional a través de equipos binacionales que apoyen la formalización de la producción y hagan más fácil que las pequeñas y medianas empresas en el Amazonas se integren a cadenas de valor sostenibles.

Estas medidas facilitarían la realización gradual de la visión propuesta, al aumentar la competitividad en la región y otorgar más claridad, proyección e impacto a las consideraciones finales acerca del porvenir del desarrollo amazónico.

Referencias

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2017). *Bioeconomía en América Latina y el Caribe: Contexto global y regional y perspectivas* (Serie Desarrollo Productivo N.º 215). https://www.researchgate.net/publication/321889253_Bioeconomia_en_America_Latina_y_el_Caribe_Contexto_global_y_regional_y_perspectivas
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2023). *Amazonía posible y sostenible*. Naciones Unidas. https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/folleto_amazonia_posible_y_sostenible.pdf
- Data Portuaria. (2025, 12 de noviembre). *La nueva ruta fluvial de Brasil con dragado en el Amazonas conectará con puertos del Pacífico en 2027*. <https://dataportuaria.ar/nota/23224/la-nueva-ruta-fluvial-de-brasil-con-dragado-en-el-amazonas-conectara-con-puertos-del-pacifico-en-2027/>
- Franken, L. (2023). *The environmental toll: Transnational organized criminal networks in the Amazon region and their impact on Brazil* [Trabajo de grado, Universidad de Leiden]. <https://studenttheses.universiteitleiden.nl/access/item:3633849/view>
- Funari, G. (2024). *Illicit frontier: Criminal governance in the Amazon's tri-border region* (Informe). Friederich Ebert Stiftung. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2024/10/Gabriel-Funari-Illicit-frontiers-Criminal-governance-in-the-Amazons-tri-border-region-GI-TOC-October-2024.pdf>

- International Crisis Group. (2024, 17 de julio). *A three border problem: Holding back the Amazon's criminal frontiers*. <https://www.jstor.org/stable/resrep61790?seq=1>
- Morim, A. (2025). *El comercio electrónico y las nuevas tecnologías en América Latina y Colombia*. Conferencia presentada en el Periplo Académico Brasil 2025. Archivo institucional.
- Morim, A. (2023). *Latinoamérica 2040: Economías emergentes*. Conferencia presentada en el Periplo Académico Brasil 2025. Archivo institucional.
- Moreira, P. G. (2025). *Estrategias de desarrollo de la Amazonía brasileña: Un análisis del proyecto Rotas de Integración Suramericana*. Revista Monções. <https://ojs.ufgd.edu.br/moncoes/article/download/19234/11312/73805>
- Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA). (2021, 30 de abril). *¿Quiénes somos?* <https://otca.org/quienes-somos/>
- Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA). (2024, 1 de agosto). *Brasil y Colombia trabajarán en un plan de acción conjunto e integral para contribuir a la seguridad hídrica de las ciudades transfronterizas de Tabatinga y Leticia*. Proyecto Cuenca Amazónica. <https://aguasamazonicas.otca.org/brasil-y-colombia-trabajaran-en-un-plan-de-accion-conjunto-e-integral-para-contribuir-a-la-seguridad-hidrica-de-las-ciudades-transfronterizas-de-tabatinga-y-leticia/>
- Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). (2024). *Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia – PRDA 2024-2027*. <https://www.gov.br/sudam/pt-br/assuntos/planos-de-desenvolvimento/PRDA2427.pdf>

- Miao, C., Wen, Y., & Wang, L. (2025). *Evaluation of cross-border transport connectivity and cargo flows in Latin America*. ISPRS International Journal of Geo-Information, 14(1), Article 22. <https://doi.org/10.3390/ijgi14010022>
- MINTIC Colombia. (2025, 9 de octubre). *Plan de Fibra Óptica para la Amazonia recibe aval fiscal, para convertirla en eje de comunicación y conectividad global*. <https://www.mintic.gov.co/portal/inicio/Sala-de-prensa/Noticias/416813:Plan-de-Fibra-Optica-para-la-Amazonia-recibe-aval-fiscal-para-convertirla-en-eje-de-comunicacion-y-conectividad-global>
- Salinas, C. (2023). *Propuestas desde la OTCA para el desarrollo sostenible de la Amazonía*. Organización del Tratado de Cooperación Amazónica. https://amazonia.mapbiomas.org/wp-content/uploads/sites/10/2023/08/6_Carlos_Salinas-_Propuestas_desde_la_OTCA_para_el_desarrollo_sostenible_de_la_Amazonia.pdf
- Ribeiro, F. (2023). *Relaciones y acuerdos comerciales Brasil–China y Brasil–Estados Unidos*. Conferencia presentada en el Periplo Académico Brasil 2025. Archivo institucional.
- Rodríguez, A. G., Mondaini, A. O., & Hitschfeld, M. A. (2017). *Bioeconomía en América Latina y el Caribe: contexto global y regional y perspectivas* (Serie Desarrollo Productivo N.º 215). Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/42427>