



Artículo original

Desarrollo del Aeropuerto de Mariscal Estigarribia y fortalecimiento del control estatal fronterizo Año 2025

Development of Mariscal Estigarribia Airport and strengthening of state border control by 2025

Carlos Domingo Quintana Rodríguez^{1*} , Hugo Osvaldo Rodríguez Martínez¹ 

¹ Instituto de Altos Estudios Estratégicos. Asunción, Paraguay.

RESUMEN

El presente artículo analiza las condiciones actuales del Aeropuerto “Dr. Luis María Argaña”, ubicado en Mariscal Estigarribia (Paraguay), y propone acciones estratégicas para su desarrollo como infraestructura de seguridad y conectividad regional. Se plantea, además, el fortalecimiento institucional de las entidades responsables del control aduanero, migratorio y del espacio aéreo en la Región Occidental. El estudio adopta un enfoque mixto (cuali-cuantitativo) de nivel descriptivo y diseño no experimental. La recolección de datos se realizó mediante revisión documental y encuestas aplicadas a expertos institucionales. Los resultados muestran un alto consenso sobre el potencial geoestratégico del aeropuerto, así como sobre las debilidades estructurales y limitaciones políticas que obstaculizan su desarrollo. Se identifican oportunidades para implementar un plan de desarrollo regional que articule inversiones en infraestructura, presencia estatal efectiva y cooperación interinstitucional. Como propuesta concreta, se plantea la adopción de un decreto presidencial que formalice un Plan de Desarrollo para la Región Occidental y permita integrar proyectos como el aeropuerto dentro de una visión estratégica nacional al 2025. El artículo concluye que el desarrollo del aeropuerto y el fortalecimiento del control estatal fronterizo son condiciones necesarias para una política de seguridad integral y desarrollo económico sostenible en el Chaco paraguayo.

Palabras clave: Desarrollo regional, Aeropuerto de Mariscal Estigarribia, Control aduanero, seguridad fronteriza, infraestructura estratégica.

ABSTRACT

This article analyzes the current conditions of the “Dr. Luis María Argaña” Airport, located in Mariscal Estigarribia (Paraguay), and proposes strategic actions for its development as a key infrastructure for regional security and connectivity. It also advocates for the institutional strengthening of entities responsible for customs, migration, and airspace control in the Western Region. The study adopts a mixed-methods approach (qualitative and quantitative), with a descriptive scope and a non-experimental design. Data collection was carried out through documentary analysis and expert surveys. The results reveal a high level of consensus regarding the airport’s geostrategic potential, as well as structural weaknesses and political limitations that hinder its development. Opportunities are identified to implement a regional development plan that articulates infrastructure investment, effective state presence, and inter-institutional cooperation. As a concrete proposal, the adoption of a presidential decree is suggested to formalize a Development Plan for the Western Region and integrate projects such as the airport within a

*Correspondencia:

argopy@gmail.com

Conflictos de interés: Los autores declaran no tener conflicto de intereses.

Contribuciones de autores: **CDQR:** Conceptualización, Análisis formal, investigación, metodología, redacción borrador original y redacción, revisión y edición. **HORM:** Conceptualización, Análisis formal, investigación, metodología, redacción borrador original y redacción, revisión y edición.

Financiamiento: Ninguno.

Códigos JEL: R42: Economía Urbana y Regional. H54: Financiamiento del Gobierno, O18: Desarrollo Regional y Urbano.

Editor responsable: Susana Lugo Rolón

Recibido: 30/04/2025; **Aceptado:** 24/06/2025





national strategic vision for 2025. The article concludes that the development of the airport and the reinforcement of state border control are essential conditions for a comprehensive security policy and sustainable economic development in Paraguay's Chaco region.

Keywords: Regional development, Mariscal Estigarribia Airport, customs control, border security, strategic infrastructure.

INTRODUCCIÓN

El desarrollo nacional constituye uno de los objetivos fundamentales de los Estados modernos, cuyas políticas públicas se orientan a la maximización de recursos, oportunidades y ventajas geoestratégicas disponibles en su territorio. En este marco, la planificación territorial y la presencia efectiva del Estado en zonas estratégicas se tornan esenciales para garantizar la soberanía, la seguridad y la equidad territorial (Elizalde Hevia, 2003).

En el caso paraguayo, la Región Occidental, caracterizada por su baja densidad poblacional y su vasta extensión geográfica, representa una zona de alta prioridad estratégica. Particularmente, la ciudad de Mariscal José Félix Estigarribia, situada en el Departamento de Boquerón, destaca por su localización próxima a las fronteras con Bolivia y Argentina, así como por su inserción en el trazado del Corredor Bioceánico. La ciudad de Mariscal Estigarribia alberga el Aeropuerto Internacional "Dr. Luis María Argaña", cuya pista, de 3.500 metros de longitud por 40 metros de ancho, lo posiciona entre las más grandes y técnicamente mejor preparadas de la región.

De acuerdo a entrevistas realizadas por medios de difusión locales, se tiene la afirmación de los responsables de que esta infraestructura, combinada con la Ruta Bioceánica, convierte al Chaco paraguayo en un futuro centro logístico y un polo de desarrollo nacional con potencial para integrar conectividad aérea, terrestre y control estatal en una plataforma regional e intercontinental (Paraguay TV, 2025).

Esta infraestructura, combinada con la construcción de la Ruta Bioceánica, proyecta al Chaco paraguayo como un futuro centro logístico y un polo de desarrollo nacional con potencial para integrar conectividad aérea, terrestre y control estatal en una plataforma regional e intercontinental. Sin embargo, a pesar de su alto valor estratégico, estas infraestructuras permanecen subutilizadas debido a la falta de equipamiento, planificación adecuada y coordinación interinstitucional (Aguilar, 2022).

El valor estratégico de este aeropuerto trasciende su función aeroportuaria. Su desarrollo permitiría consolidar un nodo logístico para el comercio exterior, el control aduanero y migratorio, la vigilancia del espacio aéreo y la defensa nacional. Sin embargo, la ausencia de un plan de desarrollo integral para la Región Occidental impide su aprovechamiento eficaz y sostenible.

La presente investigación tiene como propósito analizar

las condiciones actuales del Aeropuerto Internacional "Dr. Luis María Argaña" y el grado de desarrollo institucional en Mariscal Estigarribia, con el fin de proponer acciones estratégicas y factibles que contribuyan a su fortalecimiento hacia el año 2025. Se parte de la hipótesis de que un impulso planificado de esta infraestructura puede generar beneficios tanto en materia de seguridad y soberanía, como en términos de desarrollo económico regional y conectividad nacional.

Los datos demográficos respaldan esta visión. Según proyecciones oficiales, la población del Departamento de Boquerón pasará de 70.505 habitantes en 2023 a 72.844 en 2025, mientras que la ciudad de Mariscal Estigarribia registrará un crecimiento de 31.381 a 32.307 habitantes (DGEEC, 2022). Este crecimiento demográfico, junto con el potencial geopolítico del territorio, demanda infraestructuras modernas y funcionales, así como instituciones fortalecidas y articuladas.

Como marco conceptual se presenta primeramente a la Aduana Paraguaya es la institución responsable de aplicar la legislación aduanera, recaudar tributos vinculados a la importación y exportación de bienes, y fiscalizar el tráfico de mercancías en las fronteras y aeropuertos del país. Asimismo, ejerce funciones en zonas primarias y lleva adelante tareas de represión del contrabando en zonas secundarias (Paraguay, Congreso Nacional, 2004).

El aeropuerto es una infraestructura pública que reúne las condiciones necesarias para la operación de aeronaves, atendiendo a la índole de sus obras, instalaciones, dimensiones y servicios, lo cual lo distingue de otros aeródromos (Organización de Aviación Civil Internacional [OACI], 2018).

El Estado, el desarrollo nacional y la planificación territorial

El Estado es la organización política soberana que ejerce autoridad sobre un territorio y su población, bajo un orden jurídico institucionalizado (Weber, 1919 citado en Covarrubias y Sánchez De La Barquera y Arroyo, 2020).

En el marco del desarrollo nacional, cumple funciones esenciales como la planificación, la provisión de bienes públicos y la garantía de la seguridad territorial y ciudadana.

El desarrollo nacional, entendido como la mejora progresiva del bienestar económico, social y político de una nación, exige no solo crecimiento económico, sino también inclusión social, fortalecimiento institucional y equilibrio territorial (Sachs, 2005). La planificación



estratégica del territorio, en este sentido, constituye una herramienta para orientar las inversiones públicas hacia zonas de alto valor geopolítico.

Infraestructura estratégica y conectividad territorial

El concepto de infraestructura estratégica refiere a aquellos activos físicos cuya operación es vital para la seguridad, el desarrollo económico y la integración nacional (OACI, 2018). Los aeropuertos cumplen funciones logísticas, defensivas y comerciales, especialmente cuando se ubican en regiones fronterizas.

En el caso paraguayo, el Aeropuerto “Dr. Luis María Argaña” representa una oportunidad de integración territorial y proyección regional. Su desarrollo puede transformarlo en un hub logístico, articulado con corredores terrestres y potenciales rutas aéreas comerciales y militares.

Región Occidental y potencial geoestratégico

La Región Occidental paraguaya, donde se ubica Mariscal Estigarribia, constituye un espacio para la defensa y el desarrollo nacional. Su localización en el corazón del Cono Sur, próxima a las fronteras y al eje del Corredor Bioceánico, otorga a esta región una centralidad geopolítica que ha sido escasamente aprovechada.

Para Sachs (2005), las inversiones en regiones periféricas deben combinar visión estratégica, compromiso institucional y financiamiento sostenible. Este principio se aplica al caso del aeropuerto en estudio, cuya activación requiere sinergia entre múltiples actores estatales, subnacionales y privados.

Como marco teórico, se parte del supuesto de que, el control efectivo del territorio especialmente en regiones con alto valor geopolítico exige una articulación entre instituciones civiles, militares y de desarrollo, lo cual justifica el abordaje desde las teorías de defensa nacional, soberanía y seguridad multidimensional.

Seguridad multidimensional y control del espacio aéreo

La noción de seguridad multidimensional, desarrollada por Buzan, Wæver y de Wilde (1998), amplía la comprensión de las amenazas más allá del plano militar. En este enfoque, las amenazas pueden surgir también en lo económico, social o ambiental, y requieren respuestas articuladas entre múltiples actores estatales y no estatales.

Particularmente, el control del espacio aéreo se convierte en un eje de seguridad nacional y regional. Según la OACI (2013), la vigilancia y gestión del espacio aéreo es una responsabilidad soberana que requiere infraestructuras tecnológicas, normativas claras y cooperación regional. Esto otorga especial relevancia a la Fuerza Aérea, DINAC y otros organismos que operan en el entorno aeroportuario.

Defensa nacional y cooperación internacional

En un mundo interdependiente, la defensa nacional

requiere articularse con instancias de cooperación internacional. Autores como Kaldor (2012) y Mearsheimer (2001) destacan que la seguridad contemporánea implica alianzas estratégicas, acuerdos logísticos, interoperabilidad militar y coordinación de políticas de control fronterizo y aéreo.

Esto es importante para países como Paraguay, que no tienen acceso al mar, pero sí a corredores bioceánicos y potencial logístico subregional. El fortalecimiento del Aeropuerto Internacional “Dr. Luis María Argaña” debe inscribirse en esta lógica de inserción estratégica e integración continental.

Planeación estratégica, desarrollo regional y seguridad

Finalmente, la articulación entre planeación estatal, infraestructura y seguridad ha sido teóricamente fundamentada por autores como Sachs (2005), quien sostiene que no existe desarrollo sostenible sin inversión en infraestructura estratégica en zonas periféricas.

Por su parte, Huntington (1996) advierte que la estabilidad interna y el desarrollo sólo son posibles cuando existen condiciones mínimas de gobernabilidad territorial, seguridad jurídica y planificación a largo plazo.

Así, el fortalecimiento del aeropuerto y de las instituciones vinculadas al control fronterizo, migratorio y aéreo constituye no solo una necesidad logística, sino también una política de defensa, de gobernabilidad y de desarrollo territorial integrada.

Plataforma aérea para el desarrollo económico y social del Departamento de Boquerón

El Plan Maestro para el Aeropuerto Internacional “Dr. Luis María Argaña”, aprobado por la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) desde el año 2013, diseñado con una proyección hasta el año 2033 y contempla el desarrollo del aeropuerto como un hub aéreo subregional, regional e intercontinental, con capacidad para operar aeronaves de gran porte, como el Boeing 747-400 y el Airbus A380-800F. Estas especificaciones evidencian la visión a largo plazo y el potencial de expansión operativa, posicionando al aeropuerto como una plataforma de alta capacidad logística para el transporte de carga y pasajeros (Achucarro, 2013).

Actualmente, la infraestructura cuenta con una pista de 3.500 metros de largo por 40 metros de ancho, clasificada por la OACI como tipo 4D. Si bien originalmente fue diseñada para aeronaves como el Boeing 707, su ampliación está pensada para recibir aviones de mayor envergadura, lo que habilita una operatividad versátil y competitiva. La proyección contempla una ejecución en cuatro fases de desarrollo a lo largo de 20 años, que incluyen: la instalación de un centro de mantenimiento y reparación de aeronaves, un centro logístico de carga aérea, nuevas terminales, y mejoras en los sistemas de seguridad y control aéreo.

Además, el Plan Maestro incorpora una estrategia de



zonificación del entorno aeroportuario, con el objetivo de evitar interferencias operativas y garantizar la seguridad aérea. Se establecen tres zonas de uso específico, que regulan actividades humanas y económicas aledañas, especialmente aquellas que pudieran atraer fauna peligrosa (por ejemplo, aves), para reducir riesgos en las maniobras de despegue y aterrizaje.

Marco Legal

Ley N° 1860/2001 - Código Aeronáutico

Regula la soberanía sobre el espacio aéreo paraguayo y la aeronavegación. Establece las relaciones jurídicas de la aeronavegación y las normas internacionales aprobadas por Paraguay. Excluye de su aplicación a aeronaves militares, policiales y aduaneras, excepto en aspectos relacionados con la circulación aérea y responsabilidades.

Ley N° 2422/2004 - Código Aduanero

Regula la actividad aduanera, incluyendo la recaudación de tributos, fiscalización del tráfico de mercaderías y control en fronteras y aeropuertos.

La Dirección Nacional de Aduanas es el órgano encargado de aplicar la ley, con funciones de fiscalización, control de tráfico internacional y simplificación de procedimientos mediante tecnologías de información. Presidencia de la República del Paraguay (2025), Decreto N° 3116/25, por el cual se modifica el artículo 17 del anexo al Decreto N° 4672/2005, "Por el cual se reglamenta la Ley N° 2422/2004, Código Aduanero", y se establece la estructura organizacional de la Dirección Nacional de Aduanas, se autoriza a la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios a reglamentar los requisitos y condiciones para su aplicación y se derogan los artículos del 18 al 97 del Título II del anexo al citado decreto.

Ley N° 216 - Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas

Establece la organización y misión de las Fuerzas Armadas, que deben custodiar la integridad territorial y defender a las autoridades legítimas del país. También prohíbe que los militares en servicio activo participen en actividades políticas.

Decreto N° 1726/14 - Ministerio de la Defensa Nacional

Define la estructura organizacional y funcional del Ministerio de la Defensa Nacional, cuya misión es dirigir la política de defensa y administrar las Fuerzas Armadas. Establece la planificación y coordinación de la seguridad de infraestructuras de interés estratégico nacional.

Ley N° 73/90 - Creación de la DINAC

Establece la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) como una entidad autónoma con capacidad para planificar y dirigir obras aeronáuticas, fusionando instituciones previas. Sus objetivos incluyen la construcción de aeropuertos y la organización de la seguridad en el

tránsito aéreo (Dirección Nacional de Aeronáutica Civil [DINAC], 2025).

Ley N° 222 (1993) - Policía Nacional

Regula la organización y funciones de la Policía Nacional, cuya misión es preservar el orden público, proteger los derechos y seguridad de las personas, y prevenir delitos. Está subordinada al Poder Ejecutivo y opera bajo el Ministerio del Interior.

Ley N° 426 (1994)- Carta Orgánica del Gobierno Departamental

Establece la autonomía del gobierno departamental para gestionar sus intereses, coordinando políticas y proyectos con el Gobierno Nacional. El Gobierno Departamental debe elaborar planes de desarrollo social, económico y cultural en coordinación con el Plan Nacional de Desarrollo.

Decreto Ley N° 6427 - Municipio de Mariscal Estigarribia

Regula la autonomía de los municipios para promover el desarrollo local. El Municipio de Mariscal Estigarribia, creado en 1944, tiene la capacidad de coordinar con otras entidades para obras públicas y servicios de interés general.

Ley N° 5.400 - Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Paraguayo

Aunque derogada, establece procedimientos para la vigilancia del espacio aéreo. La Fuerza Aérea Paraguaya puede intervenir aeronaves no identificadas o que violen el espacio aéreo nacional, incluyendo la obligación de aterrizar y la posibilidad de ser consideradas hostiles (Fuerza Aérea Paraguaya, 2021).

MATERIALES Y MÉTODOS

La presente investigación adoptó un enfoque mixto (cuali-cuantitativo). En su dimensión cualitativa, busca caracterizar las variables de estudio para comprender fenómenos institucionales y estratégicos relacionados con el desarrollo del Aeropuerto "Dr. Luis María Argaña". En su dimensión cuantitativa, se aplicaron encuestas estructuradas para obtener y sistematizar las percepciones de expertos, lo que permite generar evidencia empírica sobre las condiciones actuales y potenciales de desarrollo.

Se enmarca en el nivel descriptivo, dado que tiene por objetivo analizar condiciones existentes y acciones factibles para el fortalecimiento del aeropuerto y de las instituciones responsables del control estatal en Mariscal Estigarribia al año 2025. En cuanto al diseño metodológico, es no experimental y transeccional, ya que los datos se recogen en un único momento sin manipulación deliberada de variables, permitiendo observar fenómenos tal como se presentan en su contexto natural (Hernández Sampieri et al., 2014).

Población, muestra y unidad de análisis

La población objeto de estudio está compuesta por



funcionarios con cargos de jefatura y/o dirección en instituciones públicas con presencia en Mariscal Estigarribia vinculadas al control aduanero, migratorio, del espacio aéreo y al desarrollo aeroportuario. Para este estudio, se identificaron 13 expertos con responsabilidad operativa o estratégica en dichas instituciones.

La muestra coincide con la totalidad de la población, por lo que se aplica un diseño de tipo censal. No se realizó selección muestral, ya que todos los individuos con los criterios de inclusión fueron incorporados.

La unidad de análisis es el experto institucional, es decir, la persona que ocupa un cargo estratégico en una de las instituciones directamente vinculado a la actividad. Las variables se construyen a partir de las percepciones de estos sujetos, lo que hace que el análisis se centre en las opiniones expertas como fuente de diagnóstico institucional.

a) Criterios de inclusión:

- Ocupan cargos de jefatura o dirección.
- Pertenecen a instituciones con responsabilidad directa en control aduanero, migratorio, aeroespacial o aeroportuario en la región de estudio.
- Han otorgado consentimiento informado para participar.

b) Criterios de exclusión:

- Funcionarios de nivel operativo sin funciones directivas.
- Instituciones sin vinculación con los ejes estratégicos del estudio.

Categorías de análisis

Las categorías fueron construidas a partir de los objetivos específicos, marco teórico y conceptual del estudio:

- Categoría de Análisis 1: Fortalezas y debilidades del aeropuerto "Dr. Luis María Argaña" en 2023, en función de su potencial como infraestructura estratégica.
- Categoría de Análisis 2: Instituciones responsables del control estatal (aduanero, migratorio, aeroespacial) con presencia en Mariscal Estigarribia.
- Categoría de Análisis 3: Limitaciones y obstáculos para el desarrollo del aeropuerto y la articulación institucional.
- Categoría de Análisis 4: Estrategias factibles para el desarrollo aeroportuario y el fortalecimiento institucional al 2025.

Estas categorías orientan la construcción del instrumento de recolección de datos y la interpretación posterior de los resultados.

Instrumentos y procedimientos de recolección de datos

Se aplicaron dos instrumentos principales:

a) Guía de observación semiestructurada, utilizada para el análisis de documentos institucionales (planes estratégicos, normativas sectoriales, registros operativos), con el fin de caracterizar las condiciones existentes del aeropuerto y de las instituciones vinculadas al control estatal.

b) Encuesta estructurada, dirigida a los 13 expertos institucionales que ocupan cargos de jefatura o dirección en las instituciones públicas relevantes. El cuestionario constó de 6 preguntas, organizadas conforme a las cuatro categorías de análisis definidas por el estudio.

- Una pregunta recogió datos de antigüedad en la función pública.
- Cuatro preguntas cerradas permitieron seleccionar múltiples opciones sobre: fortalezas, debilidades, actores institucionales y obstáculos para el desarrollo del aeropuerto.
- Una pregunta final consultó la factibilidad de avanzar en el desarrollo del aeropuerto en caso de superar ciertas barreras, con opción abierta para argumentación adicional.
- La estructura del cuestionario permitió captar información cuantificable y también comentarios cualitativos.

Validación del instrumento

La encuesta fue sometida a validación por juicio de expertos, incluyendo a tres profesionales del área de administración pública, logística aeroportuaria y planificación estratégica, quienes evaluaron la claridad, relevancia y pertinencia de los ítems. Se realizaron ajustes conforme a sus sugerencias.

Alcance geográfico, temporal y técnico

La investigación se desarrolló entre los meses de mayo y agosto de 2023, en las ciudades de Mariscal Estigarribia y Luque, sedes de las instituciones participantes.

Los datos fueron procesados utilizando herramientas de estadística descriptiva básica, con apoyo de Microsoft Excel y Google Forms. Los resultados se presentan mediante frecuencias, porcentajes y gráficos interpretativos.

RESULTADOS

A continuación se presentan los resultados obtenidos de la encuesta a expertos, quienes fueron consultados sobre cuáles son las fortalezas y debilidades que ellos pueden identificar en referente al Aeropuerto "Dr. Luis María Argaña" ubicado en la ciudad de Mariscal Estigarribia, se valida sus apreciaciones considerando su antigüedad de ejercicio profesional, donde se encontró que el 69,2% de los expertos que han consentido participar de la encuesta tienen una antigüedad oscilante entre 10 a 20 años que se encuentran en ejercicio de cargos públicos relacionados con actividades de desarrollo y defensa, además de tener conocimiento sobre la situación del Aeropuerto Dr. Luis María Argaña y los proyectos propuestos para su pleno



funcionamiento, el 23, 1% tiene una antigüedad de 0 a 5 años y el 7, 7% posee una antigüedad de 5 a 10 años.

Fortalezas y debilidades del Aeropuerto “Dr. Luis María Argaña” en miras al desarrollo nacional

Los resultados obtenidos a partir de las respuestas de los expertos muestran que el 84,6% considera que la ubicación geoestratégica del Aeropuerto Dr. Luis María Argaña es su principal fortaleza. Este consenso resalta que, además de la infraestructura física, el valor de la instalación radica en su potencial para proyectar presencia estatal y logística hacia el norte del país y la región bioceánica.

En segundo lugar, el 61,5% de los expertos identifica el potencial de desarrollo en infraestructura como otra fortaleza destacada. Esto sugiere que los actores institucionales perciben que, aunque la infraestructura actual es limitada, existe la posibilidad de expandir de manera sostenible.

En menor medida, el 30,8% de los expertos reconoce la existencia de condiciones políticas y económicas favorables, mientras que el 7,7% valora los aspectos socioambientales positivos. Estos porcentajes más bajos podrían reflejar incertidumbre o falta de consenso respecto al entorno político o a las condiciones del entorno natural inmediato.

Nota: Los expertos pudieron seleccionar más de una opción en la encuesta, por lo que los porcentajes no suman el 100%. Esto permite una visión más completa de las fortalezas percibidas, al captar diferentes aspectos que contribuyen al desarrollo y evaluación del aeropuerto.

En cuanto a las debilidades observadas por los expertos:

- El 84,6% destaca la insuficiencia de fondos públicos para inversiones como uno de los principales obstáculos. Esta percepción se alinea con la falta de ejecución del Plan Maestro aprobado en 2013, lo que refleja una limitación significativa en la capacidad de financiación para el desarrollo del aeropuerto.
- En segundo lugar, el 30,8% menciona condiciones político-económicas desfavorables, lo cual podría estar vinculado con la baja ejecución presupuestaria o con la inestabilidad institucional que afecta las decisiones de inversión y el progreso de los proyectos.
- El 23,1% de los expertos identifica las condiciones socioambientales como limitantes, lo que sugiere problemas en áreas como la planificación territorial, accesibilidad y posibles riesgos ecológicos relacionados con el desarrollo aeroportuario.
- El 15,4% menciona la lejanía con respecto a la capital nacional, lo que afecta la logística, la toma de decisiones y la visibilidad institucional del aeropuerto en el ámbito nacional.

Finalmente, un solo experto (7,7%) señala explícitamente la ausencia de voluntad política como un factor que ha obstaculizado iniciativas previas de desarrollo. Aunque este dato representa una minoría, introduce un elemento

clave: la percepción de parálisis debido a la falta de decisión gubernamental.

Nota: Al igual que en la sección anterior, los expertos pudieron elegir más de una opción en la encuesta, por lo que los porcentajes no suman el 100%. Esto buscó reflejar la diversidad de perspectivas sobre las debilidades percibidas en el desarrollo del aeropuerto.

Instituciones del Estado vinculadas al desarrollo y control estatal

Los resultados de la investigación revelan un patrón claro sobre la distribución institucional de responsabilidades en la ciudad de Mariscal Estigarribia, destacando las principales instituciones involucradas en el desarrollo y control estatal del área:

- El 92,3% de los expertos identifican a la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) como un actor clave, lo que refleja el reconocimiento de su rol formal como autoridad aeronáutica nacional en la región.
- El 76,9% menciona a la Dirección Nacional de Aduanas (DNA), lo que indica un reconocimiento importante de su rol operativo en zonas primarias, aunque su presencia actualmente no está consolidada de manera plena en el territorio.
- El 69,2% señala a la Fuerza Aérea Paraguaya, evidenciando su papel estratégico en el control del espacio aéreo y su potencial uso dual del aeropuerto, en términos de defensa y operaciones civiles.
- El 38,5% menciona la presencia de la Secretaría Técnica de Planificación, la Policía Nacional y el gobierno municipal, lo que sugiere que la articulación y fortalecimiento institucional en estos sectores aún es débil o no está consolidada.
- La Agencia Espacial del Paraguay (AEP) fue mencionada por el 23,1%, reflejando una incipiente pero limitada inserción de esta institución en el ecosistema institucional local, con posibilidades de expansión futura.
- Solo el 7,7% incluyó a la Dirección General de Migraciones, lo que podría evidenciar una falta de presencia física o funcional efectiva de esta institución en la zona, lo que podría ser relevante en términos de gestión migratoria en la región.

Nota: Los porcentajes reflejan las respuestas de los expertos, quienes pudieron identificar múltiples actores, lo que explica que los resultados no sumen 100%.

Limitaciones y obstáculos para el desarrollo regional y estatal

Los resultados reflejan diversos obstáculos que dificultan tanto el desarrollo del Aeropuerto Dr. Luis María Argaña como la consolidación de las instituciones relacionadas con su gestión. Estos obstáculos se manifiestan en varias dimensiones:

- El 69,2% de los expertos considera que la falta de voluntad política es el principal obstáculo. Este alto porcentaje de consenso subraya que el problema



no es solo técnico o financiero, sino decisional, evidenciando la falta de compromiso gubernamental para avanzar en los proyectos necesarios.

- El 53,8% señala que el alto costo de inversión es una barrera significativa, lo que refuerza la necesidad de una planificación presupuestaria multianual para asegurar la viabilidad de las iniciativas de desarrollo y expansión.
- El 48,2% menciona la corrupción institucional como un factor limitante que impide atraer inversiones y ejecutar los planes aprobados, lo que refleja una preocupación seria sobre la eficiencia y transparencia en la gestión de recursos públicos.
- El 23,1% apunta a la oposición de organizaciones no gubernamentales (ONGs), señalando que la presión o desacuerdo social podría estar interfiriendo en la implementación de proyectos estratégicos para el aeropuerto.
- El 7,7% adicionalmente destaca la falta de experiencia técnica y la oposición ciudadana como obstáculos. Estos factores pueden ser indicativos de debilidades institucionales en áreas clave como participación, comunicación y planificación territorial, lo que limita la gestión efectiva del desarrollo.

Nota: Los porcentajes no suman el 100% debido a que los expertos pudieron seleccionar más de una opción en la encuesta.

Viabilidad percibida de avanzar en el desarrollo del aeropuerto

Finalmente, los resultados muestran que el 100% de los expertos encuestados coincidieron en que, si se superan las limitaciones identificadas, el desarrollo del Aeropuerto Internacional “Dr. Luis María Argaña” sería técnicamente factible y estratégicamente oportuno. Este consenso sugiere una ventana de oportunidad institucional, siempre y cuando se genere voluntad política y articulación efectiva entre los niveles de gobierno y las instituciones responsables.

Triangulación de Resultados obtenidos con el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional “Dr. Luis María Argaña”

Los resultados obtenidos en la encuesta y la observación documental se contrastan con los datos contenidos en el Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Internacional “Dr. Luis María Argaña”, aprobado mediante la Resolución P./DINAC N° 290/2013. El acceso a este plan fue facilitado por la muestra de expertos, lo que permitió realizar una observación documental exhaustiva para validar y enriquecer los datos recogidos.

Este Plan Maestro tiene como objetivo principal proyectar la plataforma aérea como un motor importante para el desarrollo económico y social del Departamento de Boquerón, en particular en el contexto de la ciudad de Mariscal Estigarribia.

Fortalezas del Aeropuerto y su Impacto en el Desarrollo Regional

En cuanto a las fortalezas estructurales, los resultados obtenidos en la encuesta coinciden con las ventajas

estratégicas definidas en el Plan Maestro. La ubicación geoestratégica del aeropuerto es una de las mayores fortalezas, lo que refleja la importancia de la proximidad del aeropuerto a proyectos clave, como el Corredor Bioceánico y otros proyectos regionales de infraestructura (Gasoducto, Acueducto, etc.) mencionados en el plan. Esta localización estratégica no solo aumenta la presencia estatal, sino que también fomenta proyectos transnacionales que impulsan el desarrollo regional y nacional.

La infraestructura también se presenta como una fortaleza potencial, con un enfoque en la expansión proyectada en cuatro fases según el Plan Maestro, con el objetivo de atender un creciente volumen de pasajeros. Este enfoque proyecta un impacto positivo tanto en infraestructura aeroportuaria como en la generación de empleo y crecimiento económico para la región.

Debilidades y Obstáculos para el Desarrollo

Respecto a las debilidades observadas, coinciden con la percepción de limitaciones tanto en la encuesta como en el Plan Maestro. La falta de voluntad política es uno de los mayores obstáculos para el desarrollo, con la limitación de la gestión aeroportuaria aún no consolidada institucionalmente. Este desafío también se refleja en el Plan Maestro, que señala que la financiación limitada y la falta de ejecución de proyectos clave son barreras significativas. La necesidad de planificación multianual es una constante en ambos enfoques.

El alto costo de inversión es otro reto clave, siendo el Plan Maestro muy claro en que se requieren grandes inversiones iniciales, pero también establece que la cooperación internacional y el apoyo privado son esenciales para la viabilidad de los proyectos. En este sentido, se reconoce que las fuentes de financiamiento son fundamentales para la sostenibilidad del desarrollo del aeropuerto.

Impacto Social y Económico del Desarrollo Aeroportuario

Uno de los aspectos clave del Plan Maestro es su proyección de impacto social y económico. El plan anticipa que el desarrollo del aeropuerto generará empleos directos e indirectos, con un impacto significativo en la economía local, de acuerdo con datos recabados de la Red Chaqueña de Comunicaciones (2020), se ha solicitado la ejecución de un plan maestro de 1.500.000 dólares para reactivar el aeropuerto, el proyecto incluye inversiones en infraestructura vial y logística, además de un centro de mantenimiento de aeronaves, con el apoyo de inversores internacionales.

Este dato refleja el impacto positivo esperado en la generación de empleos y la infraestructura urbana necesaria para respaldar la expansión aeroportuaria, que incluye proyectos urbanos y la mejora de los servicios de alojamiento, salud, comercio y recreación en la región de Mariscal Estigarribia.



DISCUSIÓN

Los resultados de la investigación permiten desarrollar una reflexión crítica sobre las condiciones actuales del Aeropuerto Internacional “Dr. Luis María Argaña”, las limitaciones institucionales que enfrenta y las posibilidades reales de su integración a un modelo estratégico de desarrollo territorial en la Región Occidental del Paraguay.

Fortaleza geopolítica con debilidad estructural

Los resultados obtenidos en la encuesta destacan la ubicación geoestratégica del Aeropuerto Internacional “Dr. Luis María Argaña” como la principal fortaleza. Este hallazgo coincide con las teorías sobre infraestructura estratégica (OACI, 2018), que enfatizan la importancia de la localización de los aeropuertos para potenciar la conectividad regional e intercontinental. La proximidad del aeropuerto al Corredor Bioceánico y a fronteras clave con Bolivia y Argentina refuerza su potencial logístico, lo que se alinea con el marco teórico que considera la infraestructura estratégica como un motor clave para el desarrollo económico regional (Elizalde Hevia, 2003).

Sin embargo, las debilidades señaladas, como la insuficiencia de fondos y la falta de voluntad política, reflejan un desafío común en el contexto latinoamericano, donde la falta de inversión en infraestructura estratégica a menudo limita su aprovechamiento (Sachs, 2005). Este resultado resalta la necesidad de un enfoque de planificación a largo plazo y una visión de desarrollo integral, como se señala en Plan Maestro de la DINAC (Resolución N.º 290/2013), que posiciona al aeropuerto como un futuro hub regional vinculado al Corredor Bioceánico. Sin embargo, el mismo porcentaje que resalta esta fortaleza también identifica la insuficiencia de fondos públicos como una barrera crítica.

Esto revela una asimetría entre el valor estratégico y la prioridad presupuestaria, situación que compromete su operatividad a corto plazo. El aeropuerto tiene actualmente una pista calificada como tipo 4D (DINAC, 2020), adecuada para aeronaves de gran porte, pero carece de terminales activas, personal operativo y presencia efectiva de organismos como Migraciones o Aduanas.

Vacíos institucionales y fragmentación operativa

En cuanto a las instituciones responsables del control estatal, los resultados muestran un alto reconocimiento del rol de la DINAC, la Dirección Nacional de Aduanas y la Fuerza Aérea Paraguaya. Esto se corresponde con las teorías de seguridad multidimensional (Buzan et al., 1998), que sugieren que el control del espacio aéreo y las fronteras requiere de una coordinación efectiva entre diversas entidades estatales. El hecho de que la mayor parte de los expertos identifique a estas instituciones como actores clave resalta la importancia de un enfoque coordinado para el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria y el control estatal en Mariscal Estigarribia.

No obstante, los resultados también identifican como obstáculos la falta de voluntad política y la corrupción

institucional, dos barreras que impiden el progreso de los proyectos. Este resultado refuerza las preocupaciones señaladas por varios autores sobre la debilidad de las instituciones gubernamentales en la región y su impacto en el desarrollo de proyectos estratégicos (Mearsheimer, 2001; Kaldor, 2012). La falta de compromisos sostenidos y la corrupción dificultan la asignación eficiente de recursos, lo que a su vez ralentiza la ejecución de proyectos importantes como el del aeropuerto.

Según Salvador y Sancho (2023), los entornos de crisis, que se están volviendo sistémicos, presentan desafíos significativos para los gobiernos locales. En este sentido, la gobernanza territorial debe articularse entre diversos actores gubernamentales para afrontar eficazmente las crisis estructurales que surgen en los contextos contemporáneos. Los autores proponen un modelo analítico para evaluar las capacidades institucionales de los gobiernos locales frente a estos desafíos. Su estudio destaca la importancia de la planificación contingente, la capacidad analítica, la gestión organizacional y la capacidad de colaboración como factores clave para una administración pública eficaz. Este marco permite realizar un análisis comparativo de los sistemas de gobierno local en contextos similares, lo que facilita la identificación de estrategias ejemplares para mejorar la gestión de crisis.

Viabilidad y Oportunidades

Los expertos coinciden en que, si se superan las limitaciones identificadas, el desarrollo del aeropuerto es viable. Este consenso destaca la importancia de los proyectos de infraestructura en la región, lo que coincide con la teoría de la planificación estratégica territorial (Sachs, 2005), que subraya la necesidad de una visión a largo plazo y un enfoque multianual para asegurar la viabilidad de proyectos de gran envergadura. Además, las proyecciones del Plan Maestro coinciden con los resultados de la encuesta, que muestran un alto grado de consenso sobre las oportunidades de crecimiento económico y social que el desarrollo del aeropuerto podría generar, especialmente en términos de empleo y mejora de la infraestructura urbana.

CONCLUSIÓN

La investigación ha permitido identificar las condiciones actuales del Aeropuerto Internacional “Dr. Luis María Argaña” en Mariscal Estigarribia, así como los factores estratégicos que pueden contribuir a su desarrollo y fortalecimiento. A través del análisis de los resultados obtenidos en las encuestas a expertos y la triangulación con el Plan Maestro de Desarrollo del aeropuerto, se han destacado tanto las fortalezas como las debilidades de la infraestructura y las instituciones responsables de su gestión.

Las fortalezas destacadas, como la ubicación geoestratégica del aeropuerto y su potencial de expansión en términos de infraestructura, coinciden con las teorías de infraestructura estratégica, que destacan la importancia de estos elementos para el desarrollo económico y la



conectividad regional. A pesar de las oportunidades que presenta el aeropuerto, los resultados también revelan limitaciones significativas, principalmente en términos de insuficiencia de fondos, falta de voluntad política y obstáculos estructurales que han dificultado la ejecución del Plan Maestro desde su aprobación en 2013.

Es visible que la falta de coordinación interinstitucional y los desafíos en la gestión de recursos han sido factores críticos en la subutilización de este aeropuerto, lo que subraya la necesidad de un compromiso más firme y sostenido por parte del gobierno. La investigación ha mostrado que, para que el desarrollo del aeropuerto sea una realidad, es fundamental superar estas barreras mediante la implementación de un plan de financiamiento viable, la participación activa de las instituciones clave, y un enfoque multianual que asegure la continuidad del proyecto a largo plazo.

El fortalecimiento del Aeropuerto Internacional “Dr. Luis María Argaña” es una condición esencial para impulsar el desarrollo regional de la Región Occidental del Paraguay, con un impacto positivo en la seguridad, la conectividad y el crecimiento económico. Este desarrollo debe ir acompañado de un esfuerzo coordinado entre los distintos actores institucionales, así como de una estrategia de financiamiento adecuada, que permita transformar el aeropuerto en un centro logístico clave para la región y el país. La superación de los obstáculos identificados, especialmente la falta de voluntad política y los problemas de financiación, será crucial para aprovechar el potencial de esta infraestructura estratégica

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Achucarro González, C. A. (2013). Plan maestro para el desarrollo del Aeropuerto Internacional Prof. Dr. Pac. Luís María Argaña, Mariscal Estigarribia, XVII Departamento de Boquerón. Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC).
- Aguilar, R. (2022, 20 de agosto). Entrevista sobre la capacidad de los aeropuertos de la región para maniobras de aeronaves de gran envergadura. Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC). https://www.ultimahora.com/aeropuerto-de-fuerte-olimpo-sin-capacidad-para-el-avion-hidrante?utm_source=
- Buzan, B., Wæver, O., & de Wilde, J. (1998). Security: A new framework for analysis. Lynne Rienner Publishers.
- Covarrubias, I., & Sánchez de la Barquera y Arroyo, H. (Eds.). (2020). Weber y la política como vocación: Estudios y reflexiones a cien años de distancia. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/13/6032/11.pdf>
- Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (2015). Objetivo de la DINAC, Misión, Visión | Lineamientos Estratégicos. Recuperado de <https://www.dinac.gov.py/v3/index.php/mision-vision-valores>
- Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (2013). Resolución N.º 290/2013: Plan Maestro del aeropuerto de Mariscal Estigarribia. DINAC.
- Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (2020). Plan maestro del aeropuerto de Mariscal Estigarribia. DINAC. Recuperado de <https://www.abc.com.py/nacionales/2020/08/20/presentan-plan-maestro-de-desarrollo-de-aeropuerto/>
- Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos. (2022). Proyecciones de población por departamento y distrito, 2022–2025: Departamento de Boquerón. Recuperado el 28 de junio de 2025, de https://www.ine.gov.py/Publicaciones/Proyecciones%20por%20Departamento%202022/16_BOQUERON_2022.pdf
- Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos. (2022). Proyecciones de población por departamento y distrito, 2022–2025: Departamento de Boquerón. Instituto Nacional de Estadística. https://www.ine.gov.py/Publicaciones/Proyecciones%20por%20Departamento%202022/16_BOQUERON_2022.pdf
- Elizalde Hevia, A. (2003). Planificación estratégica territorial y políticas públicas para el desarrollo local. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/7285>
- Fuerza Aérea Paraguaya. (2021). Misión de las Fuerzas Aereas Paraguayas. Recuperado el 06 de julio de 2021, de <https://www.fuerzaaerea.mil.py/index.php/mision>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). Metodología de la investigación (6.ª ed.). McGraw-Hill Education.
- Huntington, S. P. (1996). Political Order in Changing Societies. Yale University Press. <http://www.jstor.org/stable/j.ctt1cc2m34>
- Jeffrey Sachs (2005). El fin de la pobreza. Cómo conseguirlo en nuestro tiempo, Barcelona, Editorial Debate, 2005, 550 pp. ISBN: 84-8306-690-4
- Kaldor, M. (2012). New and Old Wars: Organized Violence in a Global Era (3.ª ed.). Polity Press.
- Mearsheimer, J. J. (2001). The Tragedy of Great Power Politics. W.W. Norton & Company
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2013). Resolución A38-2: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea. Recuperado de https://www.icao.int/meetings/a38/documents/resolutions/a38_res_prov_es.pdf
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2018). Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional:



- Aeródromos. Volumen I: Diseño y operaciones (8ª ed.). OACI. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo-14-aer-dromos-v1-ed-8-2018.pdf>
- Paraguay. Congreso Nacional. (2004). Ley N° 2422/2004: Código Aduanero. <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/2276/ley-n-2422-codigo-aduanero>
- Paraguay TV. (2025, 5 de febrero). Avanza la ruta que posicionará a Paraguay como centro de conectividad regional. <https://www.paraguaytv.gov.py/2025/02/05/avanza-la-ruta-que-posicionara-a-paraguay-como-centro-de-conectividad-regional>
- Paraguay. (1990). Ley N°60 Que establece el Régimen de Incentivos Fiscales para la Inversión de Capital de Origen Nacional y Extranjero. (2021). Asunción: Gaceta Oficial.
- Paraguay. (1993). Ley N° 216 “Que Establece la Organización de las Fuerzas Armadas de la Nación”. Asunción: Gaceta Oficial.
- Paraguay. (1993). Ley N° 222 “Orgánica de la Policía Nacional”. Asunción: Gaceta Oficial.
- Paraguay. (1994). Ley N° 426 “Que establece la carta orgánica del gobierno departamental”. Recuperado el 11 de julio de 2021, de <https://www.bacn.gov.py/archivos/2533/20140716090735.pdf>
- Paraguay. (2001). Ley N° 1860 Establece el Código Aeronáutico de la República del Paraguay. Asunción: Gaceta Oficial. Obtenido de <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/4633/ley-n-1860-establece-el-codigo-aeronautico-de-la-republica-del-paraguay>
- Paraguay. (2004). Ley 2422 Código Aduanero. Asunción: Gaceta Oficial. Obtenido de <https://www.aduana.gov.py/uploads/archivos/codigo%20aduanero.pdf>
- Paraguay. (3 de Junio de 2014). Decreto N°1726/14 “Por la cual se establece la estructura Organizacional y Funcional del Ministerio de la Defensa Nacional”. Recuperado el 11 de Julio de 2021, de https://www.presidencia.gov.py/archivos/documentos/DECRETO1726_fv3khz0g.pdf
- Presidencia de la República del Paraguay. (2025). Decreto N° 3116/25, por el cual se modifica el artículo 17 del anexo al Decreto N° 4672/2005. Recuperado de <https://decretos.presidencia.gov.py/>
- Red Chaqueña de Comunicaciones. (octubre de 2020). Solicitan ejecutar plan maestro de 1.500.000 dólares para aeropuerto de Mcal. Estigarribia. Obtenido de <https://rcc.com.py/chaco/solicitan-ejecutar-plan-maestro-de-1-500-000-dolares-para-aeropuerto-de-mcal-estigarribia/amp/>
- Salvador, L., & Sancho, J. (2023). Local governments facing turbulence: Robust governance and institutional capacities. https://www.researchgate.net/publication/373285936_Local_Governments_Facing_Turbulence_Robust_Governance_and_Institutional_Capacities
- UN-Habitat. (2021). Annual report 2020. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. <https://unhabitat.org/annualreport/>
- Weber, M. (1919). La política como vocación [PDF]. En El político y el científico. Recuperado de <https://www.copmadrid.es/webcopm/recursos/pol1.pdf>