

**REDES DE ACTORES Y SU ROL EN
EL DESARROLLO DE CORREDORES:
DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA DE
GOBERNANZA PARA EL CORREDOR
BIOCEÁNICO VIAL MATO GROSSO DO
SUL – PUERTOS DEL NORTE DE CHILE**

**LEDYS FRANCO
JULIA DE SOUZA BORBA GONÇALVES
MIGUEL ATIENZA
PEDRO SILVA BARROS**



REDES DE ACTORES Y SU ROL EN EL DESARROLLO DE CORREDORES: DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA DE GOBERNANZA PARA EL CORREDOR BIOCEÁNICO VIAL MATO GROSSO DO SUL – PUERTOS DEL NORTE DE CHILE

LEDYS FRANCO¹

JULIA DE SOUZA BORBA GONÇALVES²

MIGUEL ATIENZA³

PEDRO SILVA BARROS⁴

1. Investigadora del Instituto de Economía Aplicada Regional de la Universidad Católica del Norte de Chile (IDEAR/UCN). *E-mail:* <ledys.franco@ce.ucn.cl>.

2. Investigadora del Subprograma Nacional de Investigación para el Desarrollo (PNPD) en Dirección de Estudios Internacionales del Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dinte/Ipea). *E-mail:* <julia.goncalves@ipea.gov.br>.

3. Profesor titular del Departamento de Economía de la Universidad Católica del Norte; e investigador del IDEAR/UCN de Chile. *E-mail:* <miatien@ucn.cl>.

4. Técnico de planificación e investigación en Dinte/Ipea. *E-mail:* <pedro.barros@ipea.gov.br>.

Gobierno Federal de Brasil

Ministerio de Planificación y Presupuesto

Ministra Simone Nassar Tebet

ipea Instituto de Investigación
Económica Aplicada

Fundación pública vinculada al Ministerio de Planificación y Presupuesto, el Ipea proporciona soporte técnico e institucional a las acciones gubernamentales – permitiendo la formulación de numerosas políticas públicas y programas de desarrollo brasileños – y poniendo a disposición de la sociedad, investigaciones y estudios realizados por sus técnicos.

Presidenta

LUCIANA MENDES SANTOS SERVO

Director de Desarrollo Institucional

FERNANDO GAIGER SILVEIRA

Directora de Estudios y Políticas del Estado, de las Instituciones y de la Democracia

LUSENI MARIA CORDEIRO DE AQUINO

Director de Estudios y Políticas Macroeconómicas

CLÁUDIO ROBERTO AMITRANO

Director de Estudios y Políticas Regionales, Urbanas y Ambientales

ARISTIDES MONTEIRO NETO

Directora de Estudios y Políticas Sectoriales, de Innovación, Regulación e Infraestructura

FERNANDA DE NEGRI

Director de Estudios y Políticas Sociales

CARLOS HENRIQUE LEITE CORSEUIL

Director de Estudios Internacionales

FÁBIO VÉRAS SOARES

Jefe de Gabinete

ALEXANDRE DOS SANTOS CUNHA

Coordinador-General de Prensa y Comunicación Social

ANTONIO LASSANCE

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

Texto para Discusión

Publicación seriada que difunde los resultados de los estudios e investigaciones que realiza el Ipea con el objetivo de fomentar el debate y otorgar subsidios para la formulación y evaluación de políticas públicas.

© Instituto de Investigación Económica Aplicada – ipea 2023

Redes de actores y su rol en el desarrollo de corredores: diagnóstico y propuesta de gobernanza para el corredor Bioceánico vial Mato Grosso do Sul – puertos del norte de Chile/Ledys Franco... [et al.]. – Rio de Janeiro: IPEA, 2023.

79 p. : il., mapas. – (Texto para Discusión ; n. 01).

Inclui Bibliografía.

1. Corredor Vial Bioceánico.
 2. Integración de Infraestructuras.
 3. Corredores de Desarrollo.
 4. Sudamérica. I. Franco, Ledys.
- II. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

CDD 388

Ficha catalográfica elaborada por Elizabeth Ferreira da Silva CRB-7/6844.

Como citar:

FRANCO, Ledys; GONÇALVES, Julia de Souza Borba; ATIENZA, Miguel; BARROS, Pedro Silva. **Redes de actores y su rol en el desarrollo de corredores:** diagnóstico y propuesta de gobernanza para el corredor Bioceánico vial Mato Grosso do Sul – puertos del norte de Chile. Rio de Janeiro: Ipea, jul. 2023. 79 p. (Texto para Discusión, n. 01). DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/tde01>.

JEL: O18; H54; C31

Las publicaciones de Ipea están disponibles para su descarga gratuita en formatos PDF (todos) y EPUB (libros y publicaciones periódicas).

Visite: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

Las opiniones emitidas en esta publicación son responsabilidad única y exclusiva de los autores, y no expresan necesariamente el punto de vista del Instituto de Investigaciones Económicas Aplicadas o del Ministerio de Planificación y Presupuesto.

Se permite la reproducción de este texto y de los datos contenidos en él, siempre que se cite la fuente. Prohibidas las reproducciones con fines comerciales.

ÍNDICE

RESUMEN	
ABSTRACT	
1 INTRODUCCIÓN	6
2 LAS REDES DE ACTORES COMO UN INSTRUMENTO PARA CONSTRUIR LA GOBERNANZA EN LOS CORREDORES DE TRANSPORTE	9
2.1 ¿Cómo entender la estructura de las redes de actores y de organizaciones para la gobernanza de un corredor de transporte?	9
2.2 ¿Por qué es importante la participación de actores y organizaciones en el diseño e implementación de un corredor?	11
2.3 Gobernanza actual del CVB.....	13
3 REDES DE ACTORES EN EL CVB COMO BASE PARA UNA GOBERNANZA INCLUSIVA.....	20
3.1 ¿Cómo es la interacción entre actores de los distintos países que participan del CVB?	20
3.2 Identificación de comunidades – red de actores del CVB.....	24
3.3 Participación en el CVB intra-país.....	27
3.4 Participación sectorial en el CVB entre países	42
3.5 Participación entre pares de países en el CVB	50
4 PROPUESTA DE UNA GOBERNANZA INCLUSIVA PARA UNA MEJOR GESTIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL CVB	61
4.1 Modelo de coordinación para la cooperación regional del CVB	63
4.2 <i>Stakeholders</i> : el “dilema del actor clave”	66
4.3 Promoción del CVB	67
4.4 Propuesta de integración de dos nuevas mesas.....	67
5 CONCLUSIONES	70
REFERENCIAS	72

RESUMEN

Este trabajo busca abordar un desafío clave: analizar cómo es la coordinación actual de la iniciativa del Corredor Vial Bioceánico para promover la integración en infraestructura y cooperación entre el Estado de Mato Grosso do Sul, el Chaco Paraguayo, las regiones del noroeste argentino y los puertos del norte de Chile a partir del análisis de la red de actores. Este análisis es fundamental para repensar la forma de gobernanza que puede orientar esta iniciativa en el futuro hacia el cumplimiento de los objetivos declarados. El objetivo de este documento es explicar cómo se organiza la red de actores del corredor así como proponer una potencial forma de gobernanza que permita una mejor coordinación entre los actores participantes, con el fin de que el corredor pueda llegar a convertirse en un instrumento para el desarrollo regional.

Palabras-clave: Corredor Vial Bioceánico; integración de infraestructuras; Sudamérica; corredores de desarrollo.

ABSTRACT

This study addresses a key challenge: to analyze the current coordination of the Bioceanic Road Corridor initiative to promote infrastructure integration and cooperation between the State of Mato Grosso do Sul, the Paraguayan Chaco, the NOA regions of Argentina and the ports of northern Chile by examining the network of stakeholders. This analysis is fundamental to rethink the form of governance that can guide this initiative in the future towards the achievement of the declared objectives. The purpose of this document is to explain how the corridor's network of stakeholders is organized and to propose a possible form of governance that would allow a better coordination among the participating stakeholders, so that the corridor can become an instrument for regional development.

Keywords: Bioceanic Road Corridor; infrastructure integration; South America; development corridors.

1 INTRODUCCIÓN¹

Desde la década de los noventa, la evolución de los corredores económicos ha ido reemplazando el enfoque de polos de crecimiento, con el objetivo de promover el desarrollo a través de la infraestructura física y funcional para conectar a regiones comercial e institucionalmente, además de proveer la inserción en cadenas de valor global (CVGs). Más recientemente, se ha debatido la idea de corredores logísticos (Sanguinetti *et al.*, 2021), los cuales se enfocan en la interconectividad entre diferentes modales, en la promoción de conexión digital y de las pequeñas y medianas empresas (PyMES), principalmente para fomentar la integración productiva y CVGs más inclusivas (CEPAL, 2014), en la armonización de normas técnicas entre las partes (Tironi, 2020) y en el cuidado al medio ambiente (Virga, Miranda y Marchi, 2021). Dado al creciente peso de la región Asia-Pacífico en la economía global, los corredores pueden facilitar la interconectividad entre los ejes productivos de los países de América Latina y la inserción de sus economías en aquella región (Barros, Severo y Carneiro, 2022).

Sin embargo, la implementación de un corredor implica varios compromisos según su etapa de desarrollo: pasar de una ruta de transporte a un corredor de transporte, luego a un corredor comercial y, finalmente, a un corredor económico y de desarrollo implica ciclos de mejora de la infraestructura física y funcional (Dannenberg, Diez y Schiller, 2018). Esta evolución supone según Kunaka y Carruthers (2014, p. 23, traducción nuestra) que “las decisiones estratégicas y las decisiones desarrolladas y tomadas por las empresas, los municipios y los gobiernos para atraer mayores flujos de productos a regiones particulares”.

Los países en desarrollo y sin litoral, pese a las mejoras tecnológicas en el transporte, siguen enfrentando grandes problemas para acceder a los mercados mundiales, entre ellos: i) dependencia de la infraestructura de los vecinos de tránsito; ii) la dependencia de las relaciones políticas transfronterizas sólidas; iii) la dependencia de la paz y la estabilidad de los vecinos; y iv) la dependencia de las prácticas administrativas de los vecinos (Faye *et al.*, 2004).

1. Este TD es el resultado de un convenio de colaboración entre el Instituto de Investigación Económica Aplicada (Ipea) y la Universidad Católica del Norte (UCN) para llevar a cabo una investigación sobre el Corredor Vial Bioceánico, ruta que unirá el estado de Mato Grosso do Sul con los puertos del norte de Chile. El convenio está vinculado al proyecto “Redes Sociales en el Corredor Vial Bioceánico” que lleva a cabo el Instituto de Economía Regional Aplicada (Idear/UCN), con el objetivo de recopilar información primaria e identificar los principales actores y organizaciones del corredor, sus relaciones y cómo pueden contribuir al desarrollo del proyecto. Los autores agradecen el apoyo de Helitton Christoffer Carneiro y Jackson Batista Bitencourt en la elaboración de los mapas de este *Texto para Discusión*.

TEXTO para DISCUSIÓN

La gestión de los corredores tiene tanto que ver con las relaciones entre diferentes instituciones y cómo colaboran, como con garantizar que la infraestructura y los servicios estén operativos. Por ello, administrar un corredor comercial y de transporte se acepta cada vez más como un componente necesario, ya que hay numerosas partes involucradas que requieren coordinación para llevar a cabo la implementación de un corredor y garantizar que opere eficientemente. Schönweitz (2008) argumenta que en el diseño de un corredor, la asociación entre actores públicos y privados son factores críticos.

En consecuencia, numerosos corredores en África, Asia y Europa tienen instituciones y disposiciones administrativas creadas para la gestión de corredores, considerando que la coordinación y el consenso entre los países y regiones involucrados son centrales para asegurarse de que las soluciones sean aceptables para todos. Desde esta perspectiva, este trabajo busca abordar un desafío clave: analizar cómo es la coordinación actual de la iniciativa del Corredor Vial Bioceánico (CVB) para promover la integración en infraestructura y cooperación entre el Estado de Mato Grosso do Sul, el Chaco Paraguayo, las regiones del nordeste argentino (NEA) y noroeste argentino (NOA) argentino y los puertos del norte de Chile a partir del análisis de la red de actores. Este análisis es fundamental para repensar la forma de gobernanza que puede orientar esta iniciativa en el futuro hacia el cumplimiento de los objetivos declarados.

Este caso de estudio es relevante por cinco razones, tal y como se muestra a continuación.

- 1) Es una iniciativa que se impulsa entre cuatro gobiernos nacionales.
- 2) Se organiza a través de un grupo de trabajo que integra cinco mesas de coordinación: i) mesa de gestión coordinada de fronteras; ii) mesa de universidades; iii) mesa de desarrollo productivo; iv) mesa de infraestructura, transporte y logística; y v) mesa de turismo.
- 3) Es una iniciativa para integrar regiones que tienen la condición de doble periferia, es decir periféricas respecto a los centros nacionales – cuya relación también se caracteriza por la formación territorial-productiva en que las primeras son de producción primaria y poco diversificada y los últimos son áreas diversificadas con producción industrial y de servicios – y, además, pertenecen a países que están en la periferia mundial (Juste, 2017).
- 4) Son regiones con severas carencias en infraestructura, baja participación en cadenas de valor y lejanía de los centros de distribución y consumo (Juste y Oddone, 2020).
- 5) Son parte de la Zona de Integración del Centro Oeste Sudamericano (Zicosur), proyecto de integración impulsado por los gobiernos subnacionales que surgió a partir de las iniciativas del sector privado coordinadas con el sector público (Silva *et al.*, 2020).

Según Parkinson (2022), todas las regiones por donde pasará el CVB tienen ventajas competitivas que lo convierten en un proyecto de integración relevante para la proyección hacia los mercados del Pacífico e integración a los centros económicos, siendo Chile el país que por las capacidades ya instaladas (infraestructura portuaria y logística, acuerdos comerciales) y su posición geográfica permitirá las exportaciones e importaciones argentinas, brasileñas y paraguayas con destino al Pacífico. Por su parte, el noroeste de Argentina ya posee una red ferroviaria establecida, y diversas fuentes de energía que podrían ser transformada en productos de mayor valor añadido para exportación. El Chaco paraguayo estará mejor integrado con las rutas que conectan a Asunción y el buen desempeño del comercio con los vecinos (Argentina y Paraguay) tendrá su potencial impulsado con el corredor; Mato Grosso do Sul se posiciona en el centro del subcontinente sudamericano, tiene vasta conectividad por carretera con el resto del territorio brasileño y los países vecinos, y podrá convertirse en el centro redistribuidor de insumos y productos (Parkinson, 2022).

Aunque se perciben importantes oportunidades respecto a la iniciativa del CVB, las regiones periféricas a menudo están aisladas no solo de las oportunidades económicas, sino también alejadas de los procesos políticos. Esto convierte a CVB en un desafío para superar desarticulaciones, evitar deficiencias institucionales, ambientales y sociales que puedan socavar el desarrollo y éxito del corredor (Scholvin, 2021). Para Manning (2008, p. 30, traducción nuestra), "nunca es la forma espacial la que actúa, sino más bien los actores sociales, incrustados en formas espaciales particulares (multidimensionales) y haciendo uso de formas particulares (multidimensionales)".

En este documento, buscamos explicar cómo se organiza la red de actores del corredor así como proponer una potencial forma de gobernanza que permita una mejor coordinación entre los actores participantes, con el fin de que el corredor pueda llegar a convertirse en un instrumento para el desarrollo regional. El estudio se divide en 3 secciones. En la primera sección, abordamos cómo se organiza la gobernanza en corredores de transporte a partir de las redes de actores y qué actores participan de ellas, destacando las particularidades y características del CVB. En la segunda sección, presentamos los datos y resultados de la investigación sobre la red de actores del CVB por su característica general, por *clusters*, por país y por la relación entre países. En la tercera y última sección, presentamos las propuestas para una mejor gobernanza del CVB a partir de los resultados presentados en la sección anterior. Las conclusiones principales de este estudio señalan que: i) aunque el CVB es un proyecto que vincula directamente regiones periféricas y lejos de los centros nacionales, su actual coordinación y gestión presenta mayor participación de carácter nacional-central, excepto en Argentina; ii) es ausente el sector privado en la gestión y coordinación del corredor; iii) los vínculos multilaterales son escasos, lo que indica mayores interacciones al interior de los países que entre países; y iv) de los sectores estudiados, el más integrado es el académico.

2 LAS REDES DE ACTORES COMO UN INSTRUMENTO PARA CONSTRUIR LA GOBERNANZA EN LOS CORREDORES DE TRANSPORTE

2.1 ¿Cómo entender la estructura de las redes de actores y de organizaciones para la gobernanza de un corredor de transporte?

Para entender cómo las redes de actores son un instrumento para construir la gobernanza en los corredores de transporte, primero abordamos un enfoque general de cooperación transfronteriza y paradiplomacia; segundo, respondemos a la pregunta de por qué es importante la participación de actores y organizaciones en el diseño e implementación de un corredor y por último se presenta la estructura de gobernanza actual del CVB.

La cooperación transfronteriza a través de corredores económicos debe considerarse en el contexto de las diferentes estructuras y funciones institucionales y de gobernanza. Los corredores se desarrollan en el contexto de cinco perspectivas teóricas de la paradiplomacia propuestas por Alvarez, Pont y Oddone (2019): la gobernanza; el desarrollo territorial; la integración regional; el actor internacional, la política exterior y procesos de toma de decisiones. Por tanto, en estos proyectos, la motivación para el compromiso y la alineación de las prácticas y objetivos de trabajo en torno a la planificación y ejecución de corredores es un desafío. Puesto que, al tomar en cuenta la dimensión territorial de los corredores también se debe considerar quiénes son los actores que ocupan los territorios por donde transitan, cómo se organizan administrativamente y cómo se relacionan con dichos proyectos. En el contexto del CVB estas cinco perspectivas pueden entenderse así:

Desde la perspectiva de la "gobernanza", se reconoce que los gobiernos nacionales no pueden implementar eficazmente la iniciativa de un corredor sin trabajar en estrecha colaboración con los gobiernos regionales y locales involucrados en el trazado de estos proyectos. De igual modo, es fundamental considerar que las autoridades gubernamentales y locales están "anidadas" en marcos legales e institucionales a escala superior para actuar en áreas relacionadas con el avance y materialización de los corredores (Öberg, 2014).

Desde la perspectiva del "desarrollo territorial", el territorio comprendido por el CVB, que atraviesa el Gran Chaco Sudamericano, es central para pensar el desarrollo local desde una mirada transversal y multinivel que tenga en consideración el acceso al Atlántico y al Pacífico. Desde la perspectiva del "actor internacional", se destaca el protagonismo de las unidades subnacionales, sea

a nivel regional (departamentos, estados, provincias o regiones) o local (municipios), directamente involucradas en el diseño de la agenda en el Grupo de Trabajo (GT) para la integración física y económica de la región a la región Asia-Pacífico.

Desde la perspectiva de la “política exterior y procesos de toma de decisiones”, se asume que los gobiernos subnacionales tienen capacidad de decisión – pese a que sean limitadas frente al gobierno nacional – y de influir en negociaciones internacionales según sus intereses (Mariano y Mariano, 2002). En el caso de Mato Grosso do Sul en Brasil, eso se hizo más evidente debido a su peso político, como la designación de la ministra de Agricultura, Pecuária e Abastecimento para el período 2019-2022, quien tiene larga trayectoria política en ese estado, y económico por la soja y sus exportaciones hacia China (Barros y Gonçalves, 2021).

Desde la perspectiva de la “integración regional”, las dos declaraciones presidenciales existentes sobre el CVB lo mencionan como el proyecto de infraestructura que permitirá el acercamiento entre Mercado Común del Sur (Mercosur) y la Alianza del Pacífico. Además, la consolidación de un corredor bioceánico que conecte los gobiernos subnacionales del mediterráneo sudamericano es un objetivo de la Zona de Integración del Centro-Oeste de América del Sur (Zicosur). El CVB está relacionado con los aspectos de la integración regional sudamericana de tres formas: i) persiste frente a la fragmentación de las instancias regionales, como el declive de la Unión de Naciones Suramericanas (Unasur) y del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (Cosiplan); ii) da impulsos a los objetivos de la Zicosur, que es promovida por los gobiernos subnacionales; y iii) viabiliza los objetivos del acercamiento de la Alianza del Pacífico-Mercosur (Barros y Gonçalves, 2021).

Kunaka y Carruthers (2014, p. 23) afirman que la representación multisectorial y la participación del sector privado son condiciones *sine qua non* para el éxito de los corredores comerciales y de transporte transnacional. Un corredor es, por lo tanto, una estructura espacial para superar la fragmentación de los límites legales, institucionales, físicos y prácticos. La cooperación transfronteriza a través de corredores económicos atraviesa por distintas etapas según la evolución de estas iniciativas (Sequeira *et al.*, 2014), donde la relevancia de los actores varía según la etapa. Lo cuadro 1 resume la visión de Sequeira *et al.* (2014) de los desafíos clave que enfrentan las partes interesadas en las etapas de infraestructura dura y blanda de la evolución de un corredor y los actores más relevantes en cada momento.

Según este autor, la falta de coordinación de las partes interesadas es normalmente una debilidad para la planificación y gestión de corredores. Por esto, los vínculos entre los actores que participan y los beneficios para las comunidades deben investigarse para comprender a fondo los posibles impactos y disparidades en torno a la ejecución de un corredor.

CUADRO 1**Actores principales durante la evolución de un corredor**

	Ciclo de desarrollo (Etapa de infraestructuras duras)	Ciclo operativo (Etapa de infraestructuras blandas)
Enfoque	Enfoque en proyectos de inversión	Enfoque en problemas y/o asuntos (Acuerdos institucionales)
Partes interesadas	Ministerios sectoriales de comercio, industria, transporte y finanzas	Organismos públicos de regulación y control de transporte y comercio
	Agencias de promoción de inversión	Operadores logísticos
	Gobiernos y autoridades locales	Operadores de redes e instalación de transportes
	Instituciones financieras	Cargadores-transportistas
Desafíos	Establecer un marco político y legal adecuado	Saber lo que está mal y por qué, luego, coordinar para arreglar lo que necesita ser arreglado

Fuente: Sequeira *et al.* (2014) y Hope y Cox (2015).

Elaboración de los autores.

2.2 ¿Por qué es importante la participación de actores y organizaciones en el diseño e implementación de un corredor?

El regionalismo o la cooperación transfronteriza, según Scott (1999), puede verse como parte de un proceso de regulación política, que opera a escalas espaciales diferentes y describe un enfoque espacialmente integrado para la resolución de problemas que involucran a actores de los niveles local, regional y nacional. Los corredores económicos son desarrollados en un entorno de cooperación transfronteriza ya que: i) requieren el establecimiento de alianzas entre ciudades, regiones, gobiernos nacionales y subnacionales; ii) surgen bajo el marco de diferentes estructuras institucionales, de gobernanza y diferentes contextos culturales, puesto que, se trata de proyectos políticos estratégicos fomentados por diferentes actores (gobiernos, sociedad civil y empresas transnacionales), que se agrupan en organizaciones, sean públicas, privadas o sociales (Fernández y Espinoza, 2004); y iii) afectan la realidad territorial, la multimodalidad del transporte (ferroviario, naviero y terrestre) y las políticas y estrategias de integración subregional.

Según Kunaka y Carruthers (2014), los corredores económicos implican infraestructuras (*hardware*), instituciones y servicios (*software*). El sector público desempeña un papel clave en el desarrollo de la infraestructura y las instituciones (por ejemplo, reglamentación del tránsito) lo que crea oportunidades para aumentar el comercio y mejorar la competitividad, mientras que el sector privado está interesado en desarrollar nuevos mercados y maximizar la eficiencia en sus cadenas de suministro y costos comerciales. En el contexto institucional (legal y regulatorio), los corredores requieren la “colaboración” del nivel más alto de toma de decisiones (alianzas

políticas entre jefes de estado, parlamentos, cancillerías, entre otros), de la “cooperación” (entre ministerios, gobiernos nacionales y subnacionales y, privados) y de la “gestión” que se refiere al funcionamiento efectivo del corredor. En la cuadro 2, se resumen los principales intereses de los actores involucrados o afectados por los corredores transnacionales.

CUADRO 2

Actores típicos de un corredor y sus principales intereses

Actores – partes interesadas	Principales intereses
Cargadores	Movimiento de mercancía en el menor tiempo
	Reducción de costes de envío – optimización de costes de transporte
Transportistas	Reducción del tiempo de respuesta
	Optimización de los márgenes de beneficios
Operadores logísticos	Reducción de costos operativos – proceso de despacho eficaz
	Mayor volumen de carga
	Reducción de tasas transfronterizas
Autoridades portuarias	Simplificación y armonización de la documentación
	Aumento de la utilización de puertos
	Mejora del rendimiento logístico
Autoridades aduaneras	Mejora en la competitividad portuaria
	Aumento de la recaudación de derechos de aduana
	Armonización de la documentación aduanera
Autoridades viales	Mejora del desarrollo económico general
	Recuperación de costos de infraestructura
Servicios de seguridad	Mejora de la seguridad vial
	Control de tránsito ilegal
	Control de bienes y sustancias ilegales
Autoridades de salud	Manejo de plantas y animales
	Control y manejo de enfermedades asociadas a poblaciones móviles (VIH/SIDA, enfermedades de transmisión sexual (ETS) etc.)
Socios de desarrollo	Aumento del comercio
	Integración regional
	Mitigación de la pobreza
Consumidores	Reducción en el costo de los bienes
Negocio local	Oportunidades de crecimiento empresarial
Comunidades locales, organización no gubernamental (ONG)	Oportunidades de desarrollo
	Alivio de la pobreza (impacto en indicadores socioeconómicos)

Fuente: Hope y Cox (2015).

La gobernanza de un corredor es un proceso complejo que requiere un compromiso constante de las partes interesadas (institucionales y económicas) para promover y facilitar la colaboración. Se trata tanto de relaciones y confianza como de garantizar que los servicios y la infraestructura estén operativos. Por lo tanto, la eficacia de la colaboración y las coaliciones es también una dimensión clave para el éxito de un corredor. En el caso concreto del CVB, la colaboración y

TEXTO para DISCUSIÓN

coaliciones posibilitará la descentralización y desconcentración del desarrollo económico hacia las regiones mediterráneas, y proporcionará acceso más eficiente a los mercados internacionales a través de los puertos del Pacífico (para Brasil, Argentina y Uruguay) y del Atlántico (para Chile, Argentina y Paraguay) (Barros *et al.*, 2020).

Por lo tanto, el desarrollo del CVB requiere que todos los niveles de gobierno, sector privado y sociedad civil participen para garantizar que la formulación de las políticas estratégicas, se coordinen para lograr el máximo efecto de la inversión en infraestructura y de servicios. Además, por atravesar la región del Gran Chaco Suramericano, es importante tener en cuenta las dinámicas y problemáticas territoriales las cuales tienen una relación directa con los intereses de las partes involucradas (cuadro 2): el desequilibrio de los ecosistemas producto de la degradación ambiental de los recursos naturales y de la biodiversidad, la defensa del ambiente y de la diversidad cultural (Cogna, 2018), el creciente empobrecimiento y, consecuentemente, migración de la población, entre otros (Carlino y Veiravé, 2011).

Lo que no se ha hecho es crear una gobernanza del corredor o es aún una gobernanza muy difusa
(Actor privado, Chile).

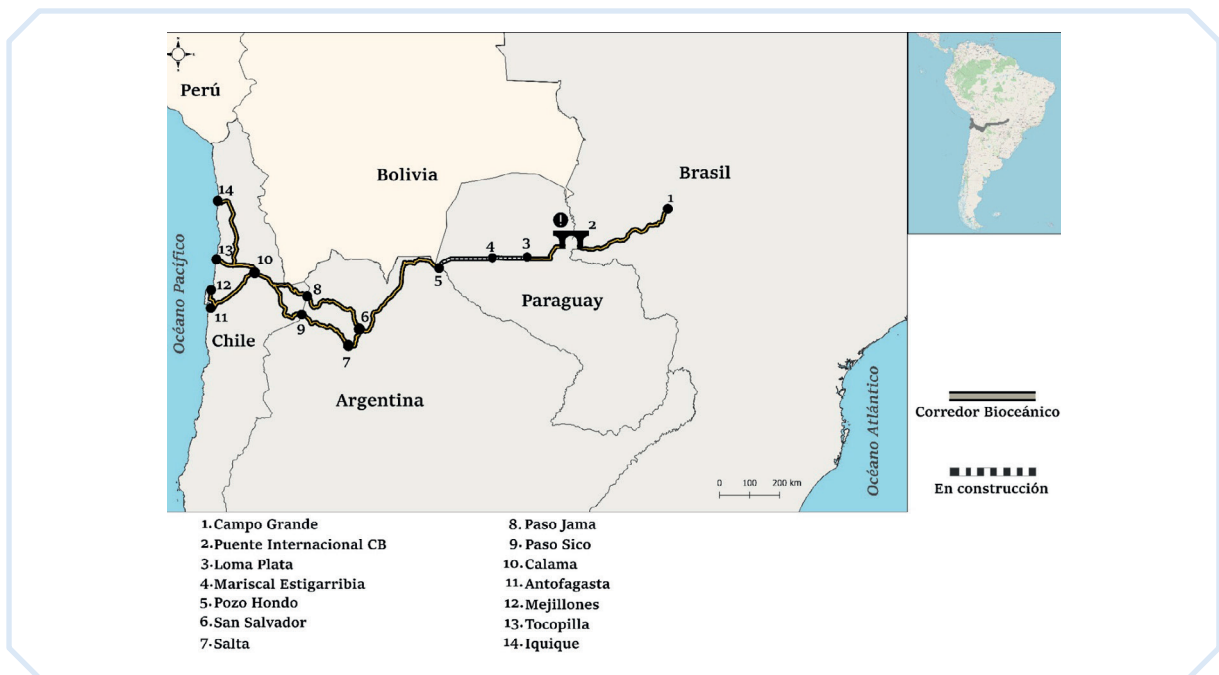
2.3 Gobernanza actual del CVB

Con el objetivo de alcanzar una integración comercial sólida en América Latina y en especial en las regiones que no tienen salida al mar, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) planteó a inicios del 2000 la posibilidad de establecer corredores bioceánicos con salida hacia el pacífico como respuesta a la desconexión de territorios subnacionales del comercio exterior. Más adelante, IIRSA fue incorporada al Cosiplan de la Unasur a fin de ampliar la agenda de los objetivos de los proyectos de infraestructura, además de privilegiar el Estado como principal promotor de políticas desarrollistas.

Pese su carácter innovador, la IIRSA ha enfrentado obstáculos que refieren a la limitada capacidad de inversión pública y a la capacidad crediticia internacional, baja contribución de instituciones multilaterales, un ciclo vicioso de atracción de recursos a proyectos que ya los tiene asignados, y el bajo liderazgo regional (Castro y Cimini, 2020). Además, esta iniciativa está en declive, puesto que la última reunión del Cosiplan se realizó en diciembre de 2017 durante la Presidencia Pro Tempore de Argentina y a partir de 2018 se acentuó el proceso de debilitamiento con la decisión de Colombia de salir de la Unasur, seguido por: i) la decisión de Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Paraguay y Perú de suspender la membresía del bloque; y ii) la creación del Foro de Progreso para América del Sur (Prosur) en 2019 (Barros y Gonçalves, 2021).

Debido al estancamiento de estas instituciones, los proyectos de corredores fueron retomados por diferentes actores a escala local, regional, nacional e internacional (gobiernos, sector privado, academia, sociedad civil). Por ello, se generaron dinámicas propias para establecer un nivel de gobernanza capaz de dar seguimiento a las demandas y de ejecutar los objetivos de dichos corredores. Un ejemplo el CVB que incluye Campo Grande – Puerto Murtinho (Brasil) – Carmelo Peralta – Mariscal Estigarribia - Pozo Hondo (Paraguay) - Misión La Paz - Tartagal – Jujuy - Salta (Argentina) – Pasos Sico - Jama (Argentina/Chile) - Puertos de Antofagasta - Mejillones - Iquique (Chile) (mapa 1).

MAPA 1 Trazado del CVB



Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

Este proyecto surge a partir de varios intentos de integración regional: i) en 1973 el Grupo de Empresario Interregional del Centro Oeste Sudamericano surgió para establecer un mercado regional integrando al noroeste argentino, norte de Chile, sur oriente de Bolivia y Paraguay (Mercado, 2017); ii) la movilización de gobiernos subnacionales que ya participaban en la Zicosur; iii) en 2015, a partir de la propuesta de gobiernos nacionales de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, en el contexto de aproximación de la Alianza del Pacífico-Mercosur, firman la "Declaración de Asunción sobre Corredores" (Declaración de Asunción, 2015);² iv) dos años después, en 2017, se reafirma el compromiso de ejecutar el CVB firmando la "Declaración de Brasilia sobre Corredores Bioceánicos"

2. Disponible en: <<https://difrol.gob.cl/download/declaracion-de-asuncion-sobre-corredores-bioceanicos/>>.

TEXTO para DISCUSIÓN

(Declaración de Brasilia, 2017);³ v) en 2020, el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata) aprobó una financiación de 354 millones de dólares para el “Proyecto de Mejora y Pavimentación de Carretera PY-15, tramo Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo y acceso a Mariscal Estigarribia en el Departamento de Boquerón, República del Paraguay”, que es un tramo integrante del CVB; y vi) en noviembre de 2021, se creó el Frente Parlamentario para el CVB con legisladores de los cuatro países (Brasil..., 2021).

El CVB tiene aproximadamente 2.290 km de extensión y afecta directamente a una población de 6.291.699 habitantes. Si se consideran las regiones vecinas, la población total involucrada es de aproximadamente 20.376.000 habitantes. El campo de acción de esta iniciativa podría ser más amplio, si logra mejorar la conectividad y la cooperación con otros mercados internacionales como Asia-Pacífico mediante el desarrollo del comercio, la inversión y la potencial participación en la Belt and Road Initiative (BRI) (OECD, 2018; Pepe, 2019).

Como constan en las actas de las reuniones del GT del CVB,⁴ entre los objetivos de este corredor se encuentran: i) propiciar alrededor de un 20% de ahorro en los costos de transporte y hasta un 60% de reducción de tiempo mediante soluciones logísticas multimodales con la posibilidad de exportación e importación desde y para Asia-Pacífico; ii) promover el desarrollo de las cadenas productivas regionales; iii) estimular mayor articulación y coordinación entre los agentes locales; iv) estimular una integración comercial más eficiente para el comercio de productos sensibles al tiempo; v) estimular la participación en cadenas globales de valor (GVC); vi) ofrecer un canal de movimiento más eficiente de carga y pasajeros; y vii) incentivar el turismo en el Cono Sur latinoamericano (Zicosur, 2021a).

A partir de la Declaración de Asunción con la firma de los presidentes de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, se conforma un GT integrado inicialmente por los Ministerios de Infraestructura, Obras Públicas y Transporte. Posteriormente, en 2016, en el marco del tercer encuentro del GT en la ciudad de San Salvador de Jujuy (Argentina) se establecieron cuatro mesas de trabajo: i) mesa de gestión coordinada de fronteras; ii) mesa de universidades; iii) mesa de desarrollo productivo; y iv) mesa de infraestructura, transporte y logística. En encuentros posteriores se conforma la mesa de turismo. En la IV reunión del GT desarrollada en Paraguay, en mayo de 2017, Brasil presentó una propuesta de modelo de gobernanza cuyo objetivo sería consolidar todos los temas en una sola instancia para la consecución del proyecto, a fin de superar las resistencias en su implementación. En la propuesta, se planteó la creación de un Comité Gubernamental, un Comité Directivo y un mecanismo de apoyo, con cuatro programas temáticos que incluyen estas mesas y la participación de actores públicos, privados, sociedad civil y academia. No obstante, hasta la fecha no se han formalizado estos comités.

3. Disponible en: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/atos-adotados-por-ocasio-da-li-reuniao-do-cmc-e-da-li-cupula-de-chefes-de-estado-do-mercosul-e-estados-associados-brasilia-20-e-21-de-dezembro-de-2017#III>.

4. Disponible en: <<https://corredorbioceanico.org/recursos/>>.

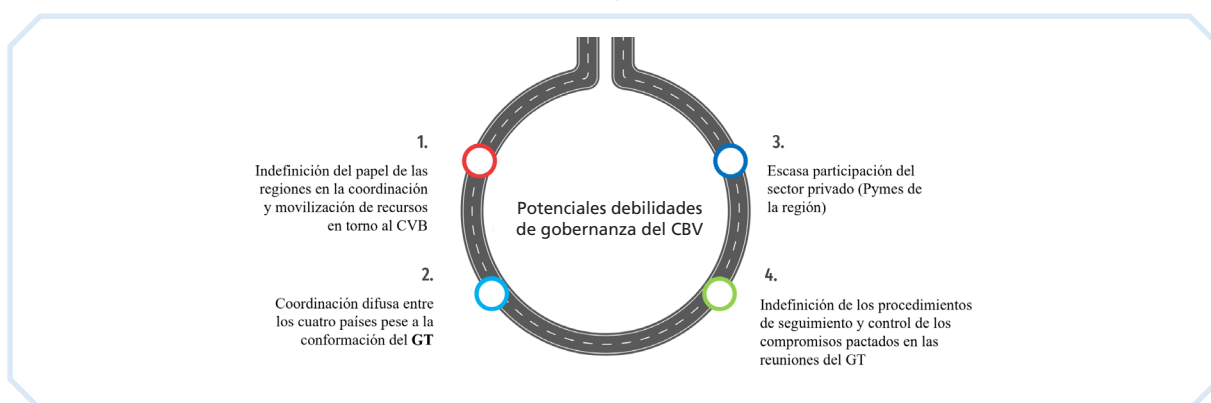
Por la organización institucional y temática de cada GT, se observa que esta instancia es capaz de agrupar actores estatales, subestatales y privados en torno a la idea de que una determinada región del territorio nacional será beneficiada por la mejora de interconexión física (Barros y Gonçalves, 2021). También se destaca que, las reuniones de los GT no se han realizado en las capitales nacionales, a excepción de las reuniones en Paraguay (Barros *et al.*, 2020). Sin embargo, debido a la participación de dos Repúblicas Federativas (Argentina y Brasil) y dos Repúblicas Unitarias (Chile y Paraguay), el grado de autonomía y descentralización de las regiones, estados, provincias y departamentos varía (Barros y Gonçalves, 2021).

Aunque la composición de los GT pone en relieve la diversidad de actores y demandas que van más allá de lo económico-comercial al incluir temas como el Turismo y la Red de Universidades, la participación de los gobiernos nacionales y subnacionales, representantes de los puertos, cámaras de comercio, entre otras organizaciones (Barros y Gonçalves, 2021), todavía no es claro cuál es el grado autonomía y descentralización de los territorios en cuanto al desarrollo de las políticas públicas para el CVB, debido, entre otros aspectos, a que las diferencias entre los sistemas políticos de los países participantes, como el federalismo, afectan directamente las políticas públicas y, consecuentemente, la paradiplomacia (Schiavon, 2018).

Adicionalmente, pese a que es la única iniciativa de integración física y comercial respaldada por dos declaraciones presidenciales y cuyas reuniones anuales han permanecido hasta la fecha – a excepción del año 2020 debido al contexto de pandemia covid-19 – se desconoce el seguimiento y evaluación del desarrollo de los compromisos asumidos en cada reunión. Tampoco, está claro si desde las primeras reuniones de trabajo los integrantes de las mesas se mantienen o han cambiado a lo largo de los últimos siete años. Por estas y otras razones, a continuación se presenta en la figura 1 un resumen con los principales problemas que se destacan de la coordinación actual del CVB.

FIGURA 1

Problemas que se observan en la actual gobernanza del CVB



Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

TEXTO para DISCUSIÓN

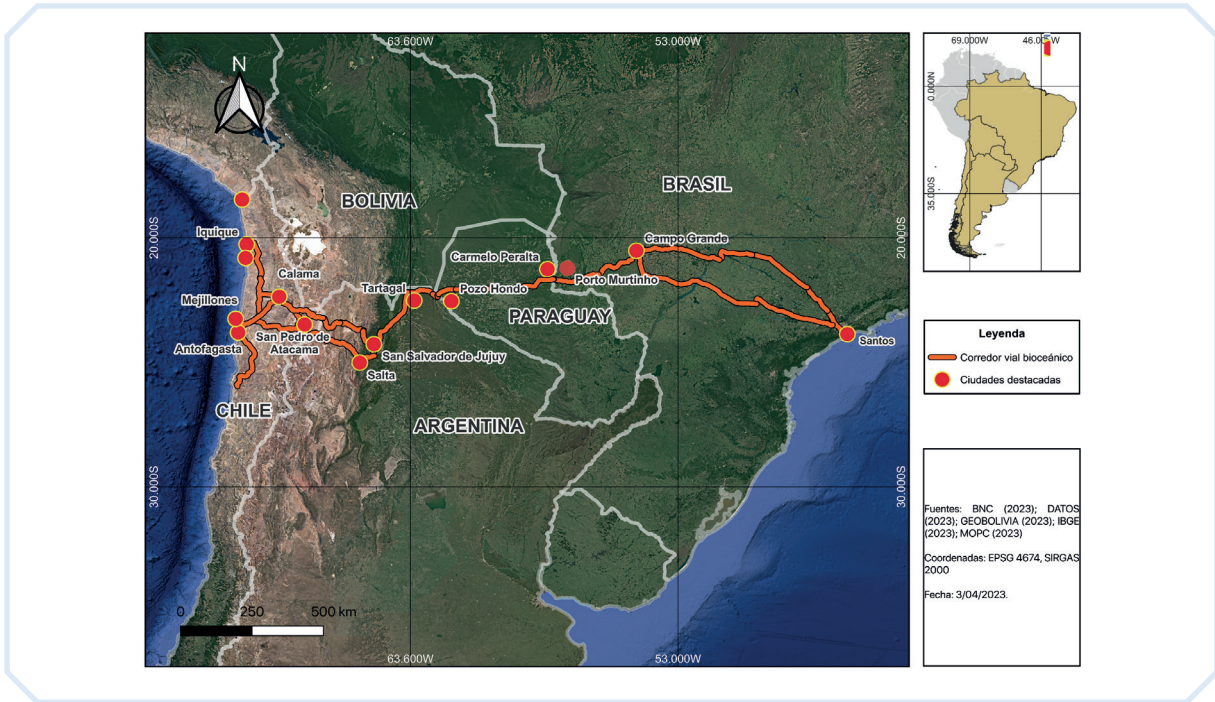
MAPA 2

Corredores bioceánicos en América del Sur



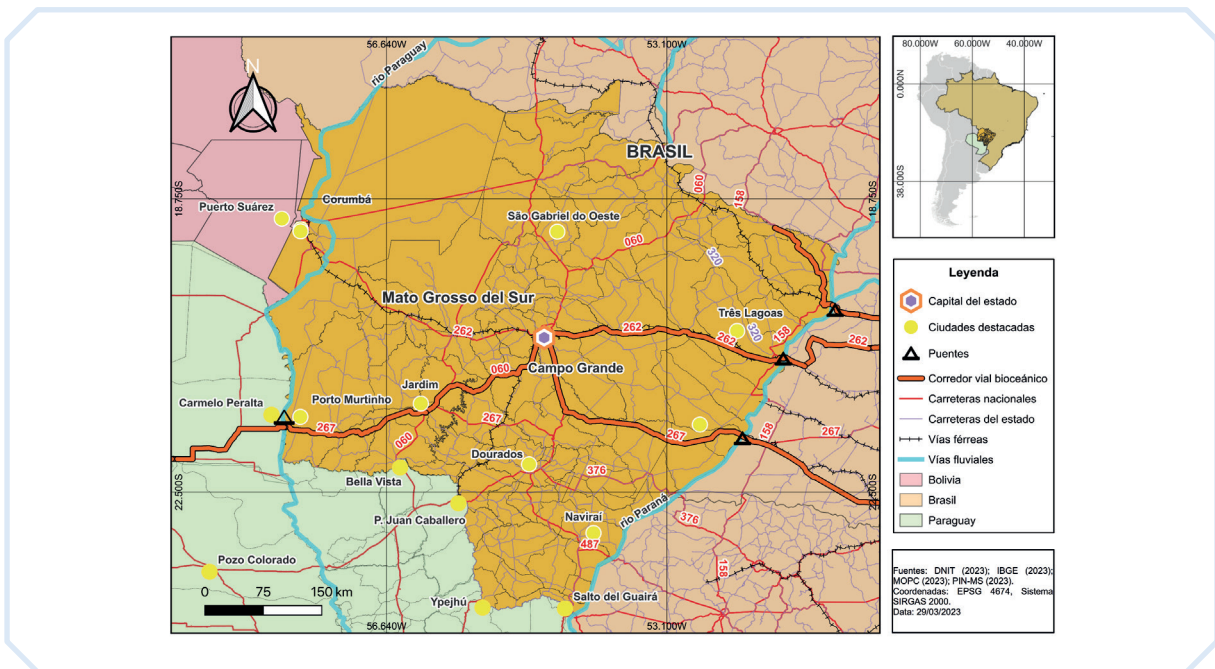
Fuente: Barros, Severo y Carneiro (2022).

MAPA 3
Tramos del CVB



Elaboración de los autores.

MAPA 4
Estado de Mato Grosso do Sul y sus carreteras

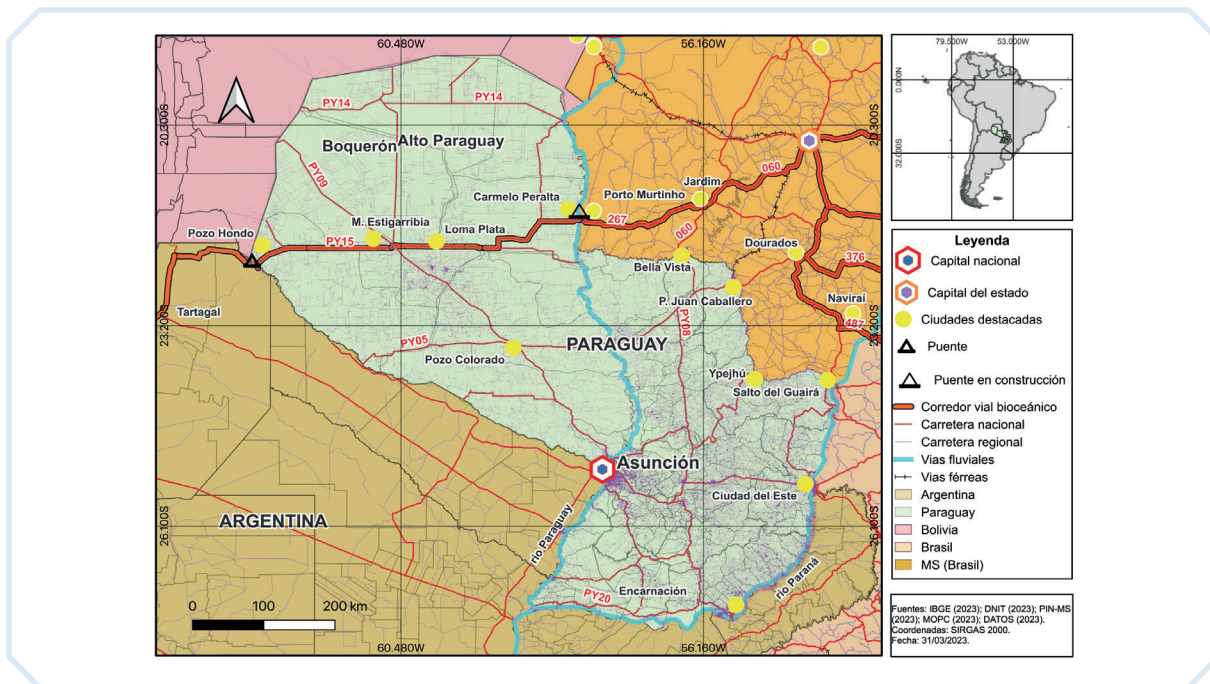


Elaboración de los autores.

TEXTO para DISCUSIÓN

MAPA 5

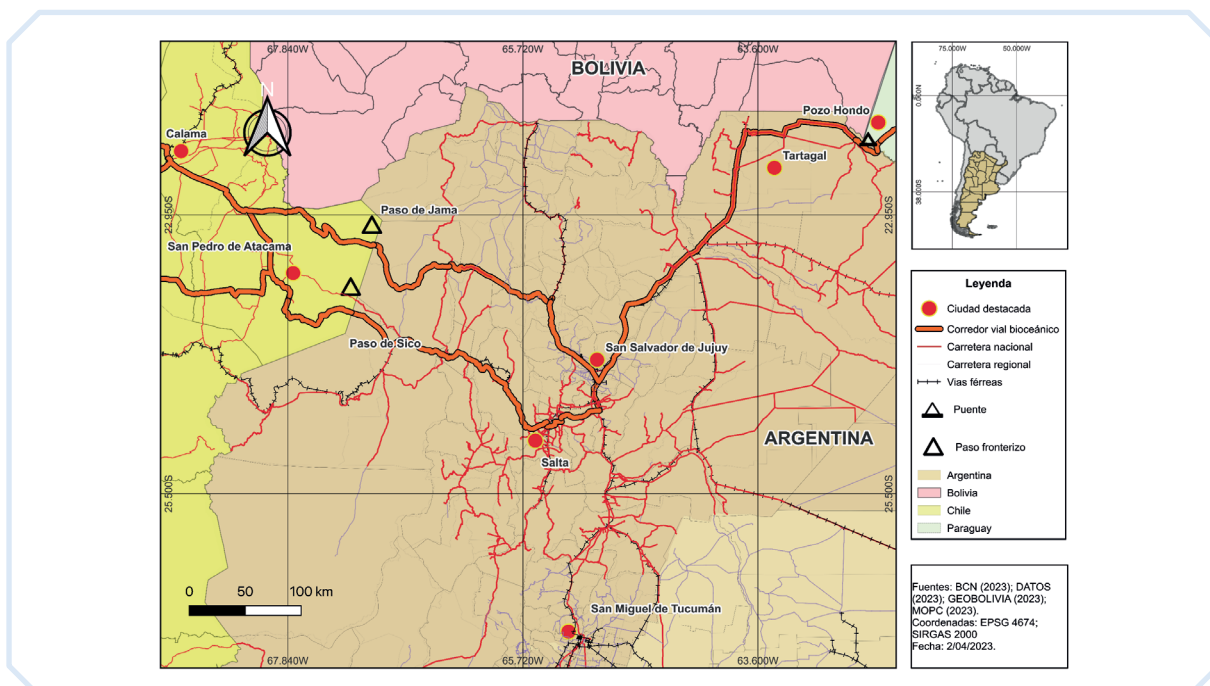
Departamentos de la región occidental de Paraguay y sus carreteras



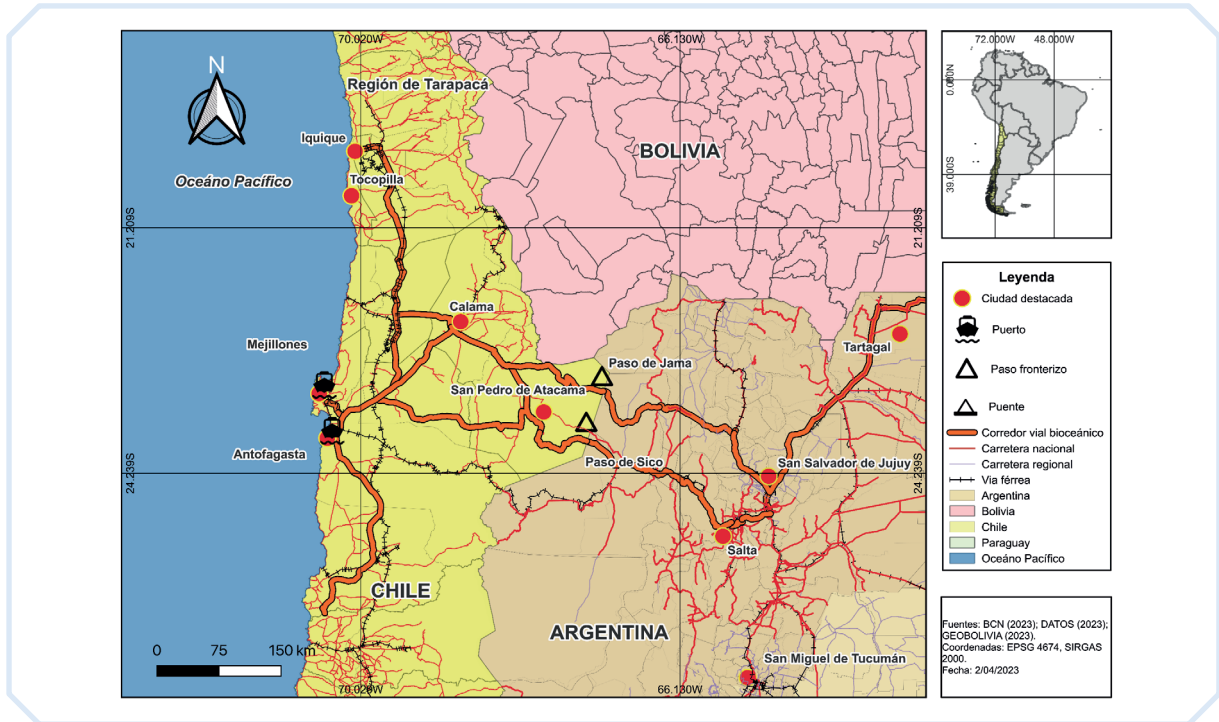
Elaboración de los autores.

MAPA 6

NOA argentino y sus carreteras



Elaboración de los autores.

MAPA 7**Regiones del norte grande de Chile y sus carreteras**

Elaboración de los autores.

3 REDES DE ACTORES EN EL CVB COMO BASE PARA UNA GOBERNANZA INCLUSIVA

3.1 ¿Cómo es la interacción entre actores de los distintos países que participan del CVB?

El desarrollo de corredores transnacionales refleja las cinco dimensiones clave de la gobernanza territorial: coordinar las acciones de los actores e instituciones, integrar los sectores políticos, movilizar la participación de las partes interesadas, adaptarse a los contextos cambiantes y analizar los impactos territoriales (Copus y Lima, 2015). Además, los proyectos de corredores coexisten en las relaciones económicas y políticas entre los países y las regiones que hacen parte de estos proyectos, en donde diferencias considerables en el papel del Estado, los mercados y las corrientes de capital pueden dar resultados disímiles en su avance y concreción (Dunford y Liu, 2019). Sin embargo, en proyectos de amplio alcance, es complejo establecer coaliciones en pro del bien común de una iniciativa de integración, siendo la coordinación y cohesión de las partes involucradas uno de los desafíos más relevantes durante la planificación, diseño y ejecución de estos proyectos (Hope y Cox, 2015). En esta sección, ampliamos la discusión sobre ¿Cómo las

TEXTO para DISCUSIÓN

interacciones entre actores que participan de una iniciativa de Corredor es un factor clave para la concreción de estos proyectos?

Para responder esta pregunta, tomamos como caso de estudio el CVB, y utilizamos información primaria recopilada en dos etapas sobre los actores públicos y privados involucrados en su desarrollo. La primera etapa se basó en la revisión de actas y listado de participantes de las reuniones de los GT del corredor desde la firma de la Declaración de Asunción en 2015. En la segunda, se aplicó una encuesta mediante un muestreo tipo bola de nieve donde cada uno de los actores encuestados mencionó a otros agentes con los que estaban vinculados. Esto permitió identificar los actores clave que conforman las redes del CVB y cómo se vinculan entre sí. Esta encuesta está estructurada en cuatro secciones: i) datos del actor encuestado; ii) percepción de la iniciativa del CVB; iii) red de actores del CVB; y iv) condiciones y posibles resultados del CVB. La recolección de los datos tardó dos años, tiempo en el cual la red se saturó. De esta fuente de datos, obtuvimos un total de 243 respuestas: 94 en Chile, 78 en Brasil, 42 en Argentina, 27 en Paraguay, 1 en Bolivia y 1 en Uruguay respectivamente.

Para el procesamiento de los datos y análisis, se empleó la técnica de Social Network Analysis (SNA) que permitió estudiar: i) el tamaño y los patrones de las relaciones sociales que vinculan a los actores de los cuatro países del CVB; y ii) explorar si este espacio relacional da lugar a la formación de comunidades con características propias en las relaciones intragrupales e intergrupales (Scott y Carrington, 2011).⁵ Adicionalmente, se analizaron los encuentros bilaterales a nivel presidencial y subnacional que discutieron los avances y temas del CVB.

En la mayoría de los corredores existe una amplia gama de actores del sector público y privado con diferentes intereses sobre su desarrollo, incluidos inversionistas, gobiernos, empresas internacionales y nacionales, transportistas y proveedores de infraestructura, sociedad civil y la academia. No obstante, como señala Sequeira *et al.* (2014) los actores varían según la etapa de evolución del corredor (cuadro 1, sección 1), porque el enfoque del desarrollo y los desafíos que deben abordarse son diferentes en cada etapa. Para el caso del CVB, la red de actores del CVB se presenta en la figura 2.

La estructura de esta red es del tipo centro-periferia, siendo el centro (principalmente actores de Brasil y Chile) el conjunto de actores que presentan una alta capacidad de conectar con otros, mientras que en la periferia se encuentran aquellos actores con menor nivel de relacionamiento.

5. La formación de comunidades fue verificada con un análisis de robustez, a través del cual, aplicamos distintas medidas de agrupamiento para encontrar el mejor tipo de algoritmo para representar la red de actores del CVB. Estos resultados están disponibles previa solicitud a los autores.

Además, observamos que a medida que nos alejamos del centro los vínculos son más escasos. También destaca un predominio de relaciones entre actores de la misma nacionalidad que puede ser explicado por las características propias del CVB, entre ellas tres características:

- 1) Es un proyecto de tipo *top-down* impulsado por los gobiernos nacionales de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile a través de la firma de la Declaración de Asunción en 2015. Hay una mirada “nacional” del corredor, pese a su característica transnacional e impacto regional y local.
- 2) La etapa del desarrollo del CVB en cada país – etapa inicial de inversión en infraestructuras y servicios de transporte – es heterogénea e implica una mayor participación y responsabilidad del sector público nacional representado a través de los ministerios, las cancillerías y los presidentes.
- 3) Este es un corredor que se financia por recursos de cada Estado y, en menor medida, por instituciones financieras regionales como Fonplata⁶ que financia la pavimentación del tramo de Mariscal Estigarribia (Paraguay) a Pozo Hondo, frontera con Argentina. Mientras, que la financiación del puente Internacional Porto Murtinho-Carmelo Peralta está a cargo del Estado de Paraguay, a través de la empresa pública Binacional Itaipú. Es un proyecto que no se financia con recursos de otros países extrarregionales, como China o Estados Unidos. Diferentemente de otros proyectos de integración, no hay participación de instituciones como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) en la financiación de ejecución de los proyectos, ni por inversionistas privados del territorio y/o del extranjero.

Los avances son muy lentos en materia de acuerdos fronterizos y de normas sanitarias y además se percibe resistencia a la cooperación internacional para ejecutar cambios radicales.

(Actor público Nacional, Brasil).

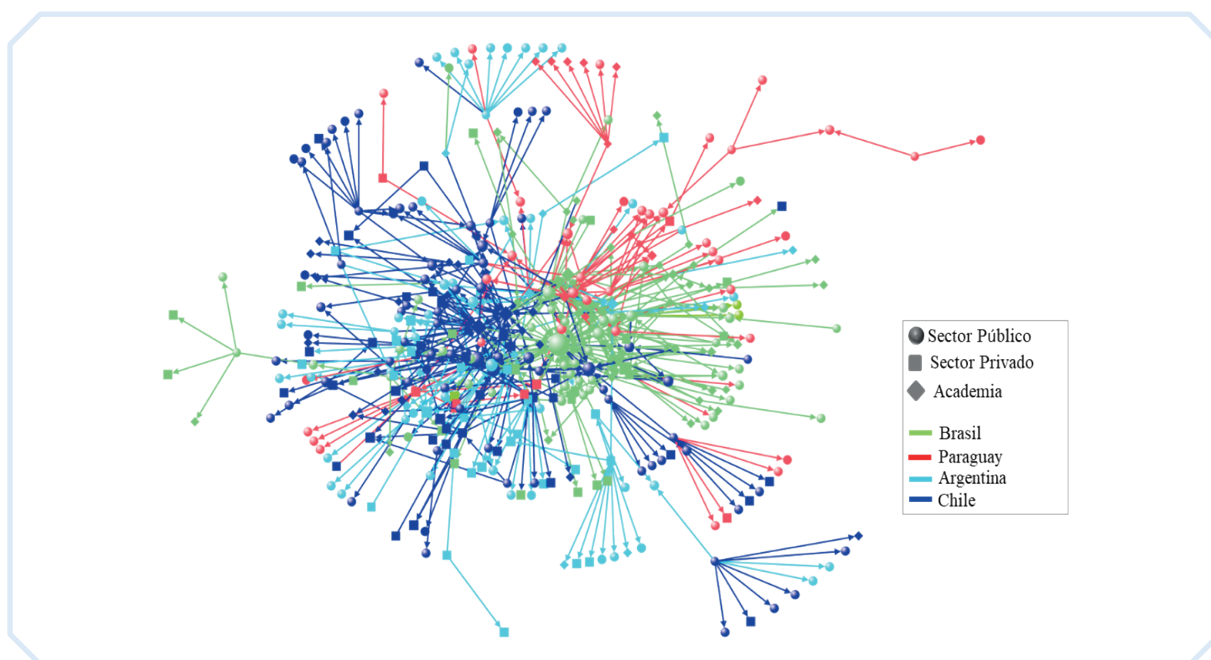
También, se observa que este espacio relacional está separado en dos ejes de relaciones donde la nacionalidad juega un rol clave. En el lado derecho del gráfico se observa una mayor interacción entre actores de Brasil y Paraguay, mientras que en el lado izquierdo hay mayor interacción entre actores de Chile y Argentina. Una primera aproximación para explicar este patrón es la distancia geográfica, según la ley de Tobler (1970, p. 236, traducción nuestra) “todas las cosas están relacionadas entre sí, pero las cosas más próximas en el espacio tienen una relación mayor que las distantes”. Una segunda explicación obedece a las relaciones comerciales históricas entre los países vecinos, por ejemplo, la ruta comercial de minerales como carbonato de litio,

6. Fonplata es un Banco de Desarrollo conformado por cinco países: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, cuya principal misión es apoyar la integración de los países miembros para lograr un desarrollo armónico e inclusivo, mediante operaciones de crédito y recursos no reembolsables del sector público.

TEXTO para DISCUSIÓN

bórax, butano, perlita, sal, ulexita y salmuera a través del Ferrocarril Antofagasta-Salta desde el año 1948.

FIGURA 2
Red de actores del CVB



Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

En el caso de Brasil-Paraguay, se destaca la Administración de Binacional-Itaipú, la central hidroeléctrica con la más alta producción de energía eléctrica del mundo. Dicho tema se ha vuelto relevante para las relaciones bilaterales Brasil-Paraguay en los últimos años principalmente por la renegociación del Anexo C, el cual trata específicamente de las condiciones de comercialización de la energía generada por la hidroeléctrica binacional, el cual se ha sumado al tema del CVB en la agenda bilateral entre esos dos países de forma que se ha discutido las relaciones comerciales Brasil-Paraguay en dos frentes: la energía y la infraestructura.

La cuestión de a quién involucrar o en un corredor es clave: si son muy pocos actores, la gobernanza podría fracasar; mientras que, si hay demasiadas partes interesadas, la coordinación se complejiza. El patrón de relaciones en torno al CVB posee algunas ventajas y desventajas. Entre las ventajas destacan el mayor nivel de relacionamiento y colaboración entre “los extremos”, es decir, entre el lado del Atlántico (Brasil) y el lado del Pacífico (Chile), que podría tener efectos de contagio (efecto *spillover*) hacia los países intermedios – en caso de las relaciones Brasil-Paraguay y Chile-Argentina (figura 2).

Entre las desventajas, figuran los vínculos más débiles entre actores de países más distantes, como Argentina-Brasil (no comparten frontera en el trazado del CVB) y Chile-Paraguay, los cuales pueden representar un desafío en cuanto a la interacción de los gobiernos para desbloquear los cuellos de botella transfronterizos a través de la firma de acuerdos.

Como se ha argumentado, la presencia de los gobiernos nacionales es de suma importancia para poner en marcha este tipo de proyectos de dimensión nacional-regional-global, de lo contrario se pierde el dinamismo. El caso de Argentina-Brasil es ilustrativo de esa debilidad, pues, aunque hay una fuerte presencia de actores subnacionales de estos dos países y una historia de acercamiento diplomático entre ellos, éstos no tienen los vínculos fronterizos para hacer presión sobre los gobiernos locales, como en el caso de Brasil-Paraguay y Paraguay-Argentina – como se explicará más adelante. Al depender este proyecto de los gobiernos centrales, su ejecución puede verse afectada por otros factores como la ausencia de afinidades políticas. En las secciones siguientes, se muestra que actualmente hay una baja participación del gobierno central argentino en el CVB que ha dado prioridad al Corredor Bioceánico Central, situación que se sumó a las dificultades en la relación bilateral dada a la ausencia de convergencia política.

Poner en marcha los acuerdos del CVB requiere una fuerte apropiación política de sus objetivos y un compromiso con su proceso de desarrollo. Además, necesita de la participación del sector privado que está dispuesto a desarrollar nuevos mercados y maximizar la eficiencia en sus cadenas de suministro y costos comerciales (Arnold, 2006; Kunaka y Carruthers, 2014). Sin esto, los objetivos de crecimiento económico y desarrollo social que se buscan a través de los Corredores están en peligro (Hope y Cox, 2015).

Para profundizar en las características de la red del CVB, en las secciones siguientes se analizan las interacciones entre actores del CVB en términos de identificación de clusters en la red de actores del CVB, la estructura de las redes a nivel nacional, las relaciones bilaterales y las redes por área sectorial (público nacional, público subnacional, privados y academia). También se explora el conjunto de relaciones de organismos internacionales en torno a su vinculación con la iniciativa del CVB.

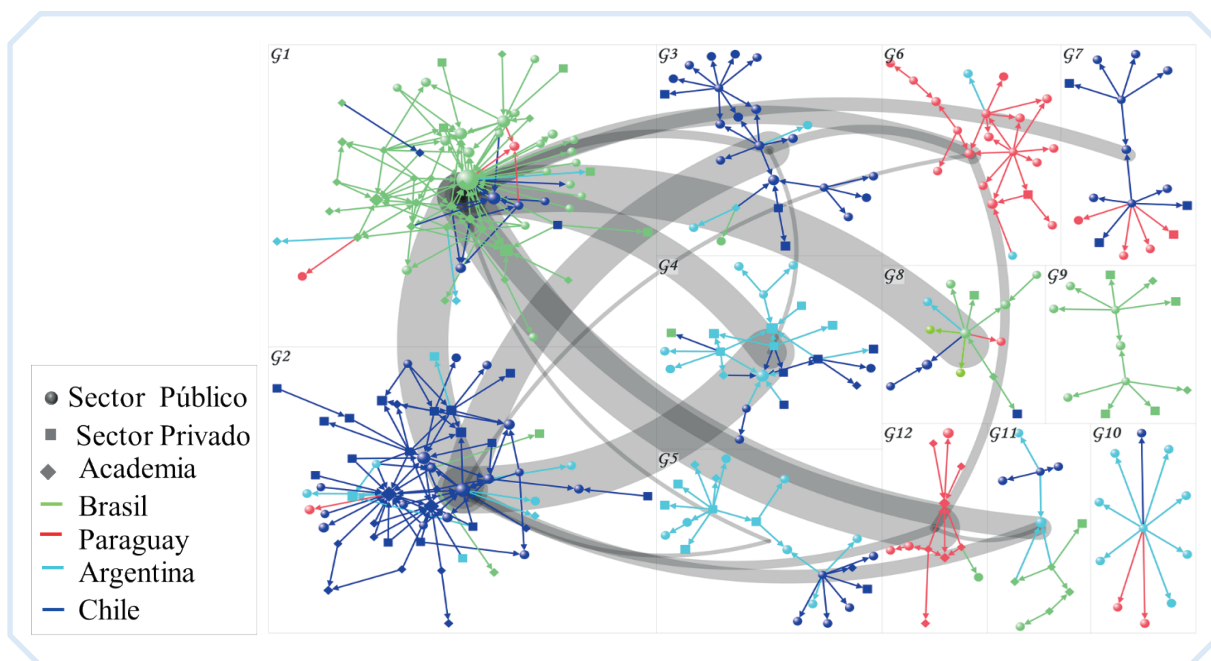
3.2 Identificación de comunidades – red de actores del CVB

En el contexto del CVB, encontramos 42 clusters de distintos tamaños (figura 3 y tabla 1). El más grande integra a 59 actores, mientras que las comunidades más pequeñas se componen por 2 y 9 actores (*clusters* del 13 al 42), estas comunidades se consideran como residuos, ya que los clusters del 1 al 12 concentran el 70% del total de actores. Esta red de comunidades ha sido

TEXTO para DISCUSIÓN

codificada por colores según la nacionalidad y por figuras de acuerdo al sector que representan. Las líneas de color gris muestran las interacciones entre clusters (el grosor de la línea da cuenta del volumen de las interacciones). Como se observa en la figura 3 y en la tabla 1, el *cluster 1* se caracteriza por su poca diversidad en la nacionalidad (fundamentalmente brasileña), pero es heterogéneo en su composición sectorial (académicos, público-nacional, público-subnacional y privados). Los *clusters 2* y *3* presentan un 80% de actores chilenos, pero con atributos diferentes en el sistema de relaciones. El *cluster 2* presenta interacciones entre actores privados, públicos subnacionales y académicos, mientras que el *cluster 3* interacciones entre actores públicos nacionales y subnacionales. Los *clusters 4* y *5* se caracterizan por su composición de actores argentinos y chilenos del sector privado y público subnacional. El *cluster 6* presenta una composición del 90% de actores paraguayos y concentra una alta participación de actores públicos-nacionales. Finalmente, los *clusters* del 7-12 siguen siendo homogéneos en nacionalidad y más o menos heterogéneos en el sector.

FIGURA 3
Clusters en la red de actores del CVB



Elaboración de los autores.

Obs.: 1. El gráfico debe leerse en términos de lo que representan los colores y las formas. Los vínculos entre *clusters* están representados a través de los enlaces de color gris. El grosor de cada enlace indica la fuerza de los vínculos (siendo mayor cuantos más vínculos hay y menor lo contrario).

2. Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

TABLA 1
Clusters en la red de actores del CVB

Grupo	Cantidad	País (%)				Sector (%)				
		Chile	Argentina	Paraguay	Brasil	Público Nacional	Público Subnacional	Privado	Académico	No identificado
G1	59	12	3	2	83	24	22	12	41	2
G2	56	80	14	2	4	9	27	36	25	4
G3	24	83	13	0	4	38	17	13	4	29
G4	23	43	52	0	4	4	26	52	9	9
G5	21	33	67	0	0	19	29	29	14	10
G6	20	0	10	90	0	75	10	5	0	10
G7	15	73	0	27	0	47	20	27	0	7
G8	13	23	8	8	46	77	0	15	8	0
G9	12	0	0	0	100	17	33	33	17	0
G10	11	9	73	18	0	36	55	0	0	9
G11	11	0	0	91	9	27	0	0	64	9
G12	10	10	10	80	0	50	10	40	0	0

Elaboración de los autores.

Estos resultados son coherentes con la etapa del corredor, ya que, como se ha documentado en experiencias de corredores en Asia y África (Sequeira *et al.* 2014; Hope y Cox 2015; Aggarwal, 2020; Magennis *et al.*, 2021) en las primeras etapas tiende a observarse mayor interacción entre actores con características similares, sean estas nacionales, económicas, sociales y/o culturales. Sin embargo, desde la perspectiva del Corredor como un espacio funcional que va más allá de los lazos puramente económicos para incluir las relaciones socioespaciales, la poca interacción que se observa entre los actores de los cuatro países del CVB puede implicar varios riesgos para su materialización según lo documentado en varios estudios de corredores (Baxter *et al.*, 2017; Dannenberg, Diez e Schiller, 2018; Asian Development Bank, 2016; Hope y Cox, 2015; Kunaka, y Carruthers, 2014). Destacamos cinco riesgos:

- inhibir el potencial del CVB;
- dar lugar a disparidades regionales en cuanto a los beneficios y externalidades del CVB;
- correr el riesgo de no poder adaptarse a las circunstancias cambiantes en los cuatro países respecto a los cambios demográficos, las demandas resultantes de servicios e infraestructuras, los impactos del cambio climático, entre otros;
- dar lugar a una red de infraestructura transfronteriza y multimodal incompleta; y
- altos costos en las negociaciones.

TEXTO para DISCUSIÓN

Para observar con mayor detalle las interacciones al interior de cada país y cómo pueden favorecer o no la consecución de esta iniciativa de integración, presentamos a continuación las redes nacionalizadas.

Al no generarse la institucionalidad, queda un estado de desconfianza entre los distintos países para que esto funcione.

(Actor académico, Chile).

3.3 Participación en el CVB intra-país

El regionalismo transfronterizo implícito en un corredor transnacional, según Scott (1999, p. 607, traducción nuestra), es “sensible al contexto, condicionado por grados de autoconciencia regional, identidades locales, discursos ideológicos y los incentivos materiales de cooperación generados por los procesos de integración interestatal”. El CVB es un proyecto que se caracteriza por la participación de dos Repúblicas Federales (Argentina y Brasil) y dos Repúblicas Unitarias (Chile y Paraguay) y de sus regiones distantes de los centros nacionales, características que hacen que varíe el grado de autonomía y descentralización de las regiones, estados, provincias y departamentos (Barros y Gonçalves, 2021). Además, como se mencionó antes, el grado de avance en cada uno de los países no es homogéneo, de forma que los actores que participan en cada país deben responder no solo a la etapa de planificación e inversión actual del corredor dentro del territorio, sino también a la estructura administrativa del país. Por eso, es importante analizar cómo las redes de actores dentro de cada país pueden favorecer o no la consecución de esta iniciativa de integración. En lo cuadro 3, se resume la etapa actual de corredor en cada país en términos de las infraestructuras duras y blandas y luego se discuten los resultados de las redes de actores por país y por sector.

CUADRO 3

Etapa del CVB por país

País	Etapa de infraestructuras duras
Brasil	Completado: vías terrestres (440 km) desde Campo Grande hasta Porto Murtinho (BR 060-BR 419 y la BR 267)
	En proyecto: puente internacional Carmelo Peralta
Paraguay	Completado: Carmelo Peralta-Loma Plata (275.73 km). Carretera PY 15
	En construcción: Tramo de Loma Plata-Mariscal Estigarribia (90 km). Carretera PY 9
	Próximo a construcción: Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo (207 km). Carretera PY 15

(Continúa)

(Continuação)

País	Etapa de infraestructuras duras
Argentina	Completado: todos los tramos por Salta y Jujuy. Corredor por Jujuy: 814 km Corredor por Salta: 846 km
Chile	Completado: todos los tramos Paso Jama-Antofagasta: 472 km Paso Jama-Iquique: 645 km Paso Sico-Antofagasta: 449 km Paso Sico-Iquique: 701 km

Elaboración de los autores.

3.3.1 Brasil

Mato Grosso do Sul es el único Estado de la Federación que participa formalmente del GT del CVB. La relevancia de la región del Centro-Oeste (Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul más el Distrito Federal) se destaca por la proximidad con el Atlántico, vía los puertos de São Paulo y Paraná, y con el Mediterráneo sudamericano y Pacífico, vía los puertos del Norte de Chile. La participación de ese Estado en el CVB le da oportunidad para que sea de manera autónoma un centro logístico, superando la condición de inicio o final de la cadena productiva (Barros y Gonçalves, 2021). La franja fronteriza del estado de Mato Grosso do Sul se caracteriza por ser una economía poco diversificada y dependiente de ciertos sectores – en el entorno de Porto Murtinho, ciudad del CVB que se conectará con Carmelo Peralta en Paraguay, el sector del turismo es responsable por la generación de empleos debido a baja diversificación de la producción (Silva *et al.*, 2020).

Mato Grosso do Sul se caracteriza por ser un estado articulador, es decir, un estado mediterráneo que posee conexiones viales directas con vecinos sudamericanos y, por lo tanto, ejerce un rol central para la salida de Brasil al Pacífico y al Caribe (Barros, Severo y Carneiro, 2022). Temas como la cooperación transfronteriza y la integración regional sudamericana están presentes en la agenda del Estado por tener siete ciudades hermanadas, siendo seis con Paraguay y una con Bolivia, participar de la Zicosur, del Consejo para el Desarrollo y la Integración del Sur (Codesul), y de las Mercociudades, que es la red de representación de los gobiernos locales en el Mercosur (participan las ciudades de Bela Vista, Coronel Sapucaia, Dourados y Paranhos) (Banzatto, 2016). El caso de las ciudades hermanadas es de especial interés, ya que se trata de arreglos fronterizos donde existe un intenso flujo económico, comercial y cultural, a la vez que también son vulnerables a la circulación de tráfico ilícito (Pêgo *et al.*, 2020).

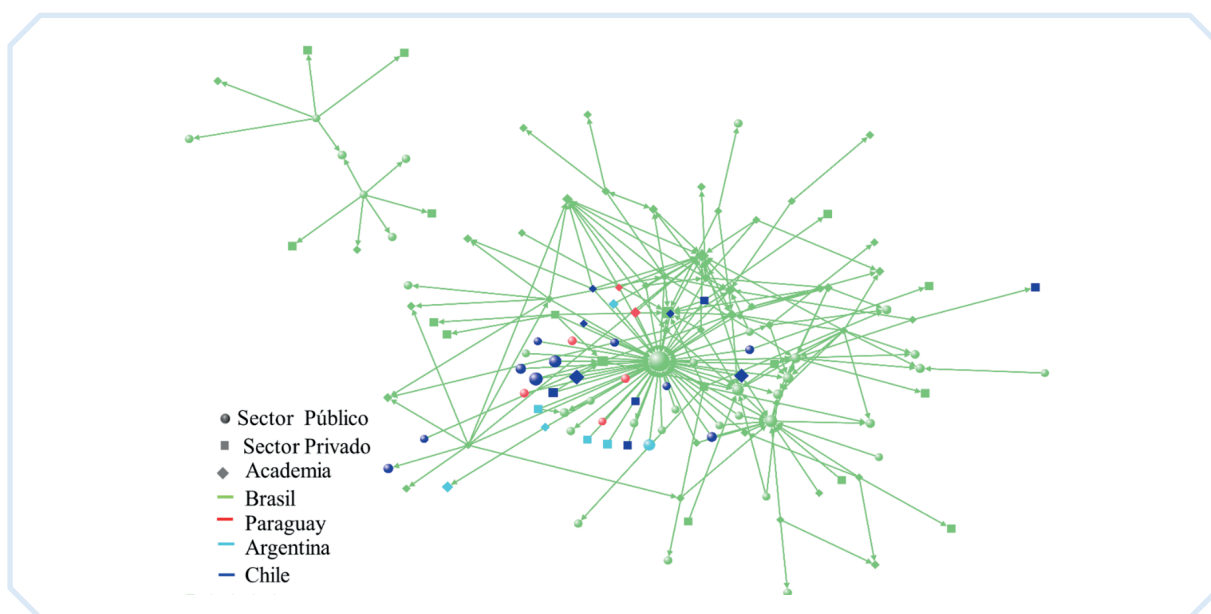
Mato Grosso do Sul tiene una destacada participación en el CVB, principalmente en las Mesas del GT, por la actuación de importantes políticos de esa región y por ser el único estado de Brasil en participar del GT (Barros y Gonçalves, 2021). En mayo de 2022, se realizó el primer

TEXTO para DISCUSIÓN

Fórum de Integração dos Municípios do Corredor Bioceânico en la Asamblea Legislativa de Mato Grosso do Sul, ocasión donde participaron representantes de Chile, Paraguay y Bolivia, y el ministro de Relaciones Exteriores de Brasil. Se discutieron los beneficios del corredor para Mato Grosso do Sul, como la oportunidad de convertir el estado en un *hub* logístico y de crecimiento en las actividades de 15 municipios en una distancia de 250 km: Nova Alvorada, Terenos, Jaraguari, Bandeirantes, Ribas do Rio Pardo, Aquidauana, Anastácio, Dois irmãos do Buriti, Bonito, Ponta Porã, Dourados, Rio Brilhante, Maracaju, Itaporã e Antônio João (Nelson..., 2022).

La figura 4 muestra la red de actores de Brasil en torno a la iniciativa del CVB. Es una red con 139 nodos y 231 vínculos. De esta estructura de red se destacan 3 características: i) es una red fragmentada (dividida en varias subredes) y del tipo estrella; ii) el centro depende en gran medida de un solo actor; y iii) es una red poco cohesiva, es decir, hay escaso vínculo entre actores y subredes aisladas. Este tipo de red tiene algunas ventajas y desventajas en términos de potencial éxito en coordinación entre actores. Como potencial ventaja figura el hecho de la alta prominencia de un actor clave, quien facilita la comunicación entre otros actores que no están directamente conectados, ya que, la mayoría de los actores están conectados a través del actor prominente. Este actor además presenta diversos vínculos internacionales. Pero, estas potenciales ventajas pueden tornarse en una desventaja por cuanto la eventual salida del actor prominente conduciría a una red menos densa y con pocos vínculos.

FIGURA 4
Red de actores del CVB en Brasil



Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

La participación sectorial se distribuye en mayor medida en actores públicos: nacionales (25%) y subnacionales (15%), académicos (37%), y con menor participación del sector privado (18%). La participación relativamente menor del sector privado podría responder a que este sector percibe la actual etapa del corredor como altamente arriesgada para la inversión y costosa para la participación (Hope y Cox, 2015). Según Arnold (2006, p. 20, traducción nuestra), “el sector privado debe tomar la iniciativa cuando exista suficiente infraestructura y un entorno reglamentario adecuado, mientras que, el sector público debería tomar la iniciativa cuando se requieran mejoras significativas en la infraestructura o una reforma reglamentaria importante”.

En cuanto a la identificación de *stakeholders*⁷ en Brasil (cuadro 4) observamos que hay un actor clave del Ministerio de Relaciones Exteriores que tiene la capacidad de conectar con actores de distintos sectores en Brasil y los demás países. La prominencia de este actor puede obedecer a la organización que representa (de carácter público-nacional) así como a su participación activa en la mesa de desarrollo productivo del GT del CVB. También observamos, que varios de estos actores clave participan de la mesa de Universidades del GT. Los *stakeholders* en Brasil incluyen a todas las áreas sectoriales, es decir hay actores del sector privado, público nacional-subnacional y académico que tienen el poder de influir y coordinar con otros actores (cuadro 4).

CUADRO 4

Stakeholders – red de actores del CVB en Brasil

ID	Red	Institución	Sector	Escala administrativa	Mesa del CVB
1		Ministerio de Relaciones Exteriores	Público	Nacional	Mesa de desarrollo productivo (producción y comercio)
2		Ipea	Público	Nacional	Mesa de desarrollo productivo (producción y comercio)
3		Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul	Académico	Local	Universidades
4		Cámara de transporte de Mato Grosso do Sul	Privado	Regional	-

(Continúa)

7. Para los objetivos de este estudio se entenderá stakeholder como una persona u organización que juega un papel clave en la iniciativa del CVB debido a su alto capital social (mayores vínculos con otros actores).

TEXTO para DISCUSIÓN

(Continuación)

ID	Red	Institución	Sector	Escala Adm.	Mesa del CVB
5		Secretaría de Estado de Desarrollo Económico del Estado de Mato Grosso do Sul	Público	Regional	
6		Consultoría	Privado	Regional-local	
7		Alcaldía de Campo Grande	Público	Local	
8		Gobernación del Estado de Mato Grosso do Sul	Público	Regional	
9		Universidad Estadual de Mato Grosso do Sul	Académico	Local	Universidades
10		Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS)	Académico	Local	

Elaboración de los autores.

3.3.2 Paraguay

Paraguay se caracteriza por ser un país mediterráneo, sin costa, cuya formación territorial actual fue resultante de la Guerra contra la Triple Alianza (1864-1870) y de la Guerra del Chaco (1932-1936) (Doratioto, 2015), y dividido en la región Occidental y Oriental. La región Oriental, centrada en Asunción, se ha beneficiado de las obras e inversiones en infraestructura que interconectan el país con Argentina y Brasil y la respectiva salida al Atlántico, situación que fue potenciada por la creación del Mercosur, mientras que la región occidental, cuya principal vía de intercambio con la capital es el Transchaco, se caracteriza por el aislamiento y, consecuentemente, por la formación de dinámicas paralelas a la agenda llevada a cabo por el gobierno nacional (Vázquez, 2005).

La participación de los departamentos paraguayos en iniciativas de paradiplomacia, como en el caso de la Mercociudades,⁸ es amplia. Sin embargo, los departamentos de Guaira,

8. Red conformada por ciudades del Mercosur. Fue fundada en 1995 por las autoridades de gobierno de las ciudades de Buenos Aires, La Plata, Santa Fe, Córdoba, Mendoza, Río de Janeiro, Brasilia, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre, Salvador, Asunción y Montevideo, con el objetivo de lograr la participación de los municipios en el seno del Mercosur e impulsar al mismo tiempo, el intercambio y la cooperación entre las ciudades de la región.

Paraguari, Caazapa, Boqueron y Alto Paraguay (estos dos últimos de la región Occidental y que integran el CVB) no participan de Mercociudades (Oddone, 2019), pero sí participan de la Zicosur. La participación de los departamentos de Boqueron y Alto Paraguay en la Zicosur y no en la Mercociudades refuerza la demanda por buscar la salida al Pacífico a través de los corredores bioceánicos.

En 2017, el canciller paraguayo destacó que el CVB "mejorará la productividad y potencialidad de toda la región del Chaco Central, con la dotación de caminos pavimentados y conexión a los mercados de los países vecinos y a los puertos del Atlántico y del Pacífico".⁹ Parte de las obras de infraestructura del CVB atravesarán el Gran Chaco Sudamericano, el cual posee 1.141.000 km², representa el 60% del territorio paraguayo (24% del territorio argentino, el 12% del boliviano y el 0,66% del brasileño) e integra tres ejes de los Ejes de Integración y Desarrollo la IIRSA: eje Capricornio, eje Interoceánica Central y eje Hidrovía Paraguay-Paraná (Hourcade y Oddone, 2012). Respecto a lo anterior, Paraguay es el país que, al momento de publicar este estudio, se encuentra en una etapa de mayores inversiones en materia de infraestructura, específicamente en la construcción de la ruta bioceánica en el Chaco Paraguayo. A la fecha ya se encuentra completado el tramo desde Carmelo Peralta a Loma Plata, está en construcción el tramo Loma Plata a Mariscal Estigarribia y, desde este punto hasta Pozo Hondo, frontera con Argentina, cuenta con financiación por el Banco de Desarrollo Fonplata, anteriormente conocido como Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata.

La red de actores concentra 58 nodos y 85 vínculos. La figura 5, nos muestra una estructura de estrella extendida, caracterizada por: i) pocos vínculos entre sus actores; ii) conexiones por vínculos de mayor longitud; iii) actores centrales con vínculos débiles; y iv) red altamente fragmentada debido a su alta modularidad. En cuanto a la participación sectorial, observamos un 60% de actores públicos-nacionales (cancilleres, ministros, directivos de aduanas), mientras que solo el 3% de actores públicos-subnacionales (gobernadores). El 22% son actores académicos (universidades) y el 10% del sector privado-local (agroindustria, cooperativas menonitas y consultores). Además, es una red donde no se observa a actores de los otros países jugando un rol de articulador o puente para vincular un conjunto de actores con otros, sino que son actores con una posición periférica en esta red. Estas características en la red de actores pueden ser resultado de las condiciones institucionales instaladas en la región occidental de Paraguay, de las cuales destacamos cinco:

- por ser una república unitaria, las regiones tienen poca autonomía para la gestión de iniciativas de integración por tanto hay una alta dependencia del gobierno nacional;

9. Disponible en: <<http://www.macrofinanzas.com.py/concluye-asuncion-recorrido-corredor-carretero-bioceanico-brasil-paraguay-argentina-chile/>>.

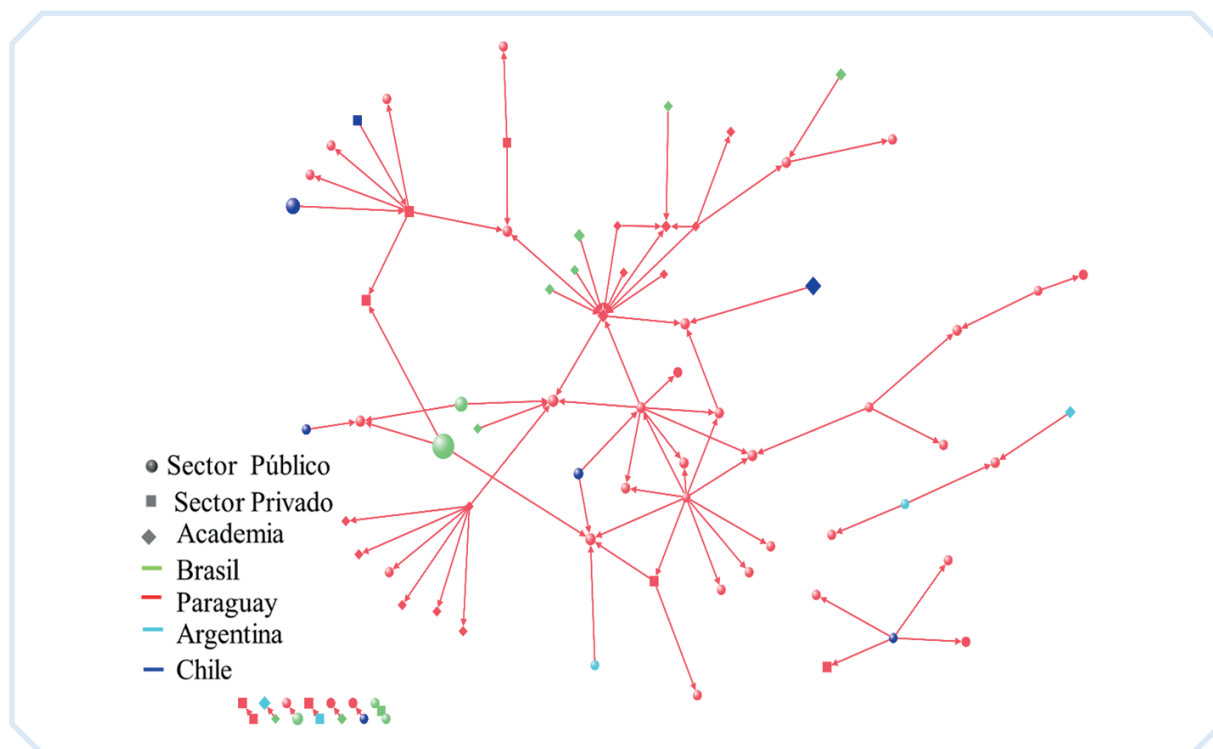
TEXTO para DISCUSIÓN

- su aislamiento geográfico del centro (región oriental) dada la escasa infraestructura en esa región;
- territorio de baja densidad demográfica;
- etapa del proyecto: inversión en infraestructuras; y
- etapa donde la participación de cooperativas y empresas de la región es nula o limitada.

Sin embargo, también destaca un discurso positivo a nivel nacional en cuanto al potencial desarrollo de la región del Chaco producto de la mejora en la conectividad física con la región Oriental y la proyección al Pacífico. En marzo de 2022, el viceministro de relaciones económicas e integración, embajador Raúl Cano Ricciardi, presidió una reunión en la que propuso organizar un evento internacional en el Chaco Central para visibilizar los avances del proyecto del corredor bioceánico. Se hizo mención principalmente a las obras realizadas en el Chaco Paraguayo, considerando el “valor estratégico que tendrá para Paraguay el CVB que (...) transformará la región Occidental en un centro logístico internacional al constituirse como el paso más corto entre el puerto chileno sobre el Océano Pacífico y el puerto brasilero sobre el Océano Atlántico” (MRE, 2022a).

FIGURA 5

Red de actores del CVB en Paraguay



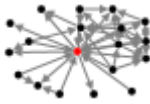
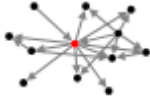
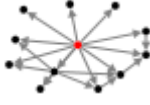


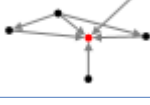
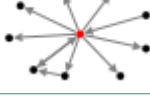

Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

Todo esto explica la alta participación de actores del gobierno nacional de los ministerios (obras públicas y comunicaciones, relaciones exteriores, de industria, transporte y finanzas) (Arnold, 2005; Magennis *et al.*, 2021) en la red de actores del CVB en Paraguay. Sin embargo, las características de la red paraguaya no presentan una condición del todo favorable para el desarrollo del CVB por cuanto la gran longitud de sus vínculos dificulta la coordinación entre los diferentes actores y sectores. De hecho, cuando se analizan las características de los *stakeholders* del CVB en Paraguay, observamos que el actor con mayor nivel de conexiones es del sector académico y de la mesa de universidades del GT. En contraste, los otros actores clave son del sector público-nacional y algunos vinculados a las mesas de: i) gestión coordinada de fronteras; y ii) infraestructura, transporte y logística. No obstante, los vínculos de estos actores son pocos, lo que indica que, pese a su posición nacional, su capacidad de conectar con otros actores es todavía escasa (cuadro 5).

CUADRO 5

Stakeholders – red de actores del CVB en Paraguay

ID	Red	Institución	Sector	Escala administrativa	Mesa del CVB
1		Universidad Nacional de Asunción	Académico	Local	Universidades
2		Ministerio de Relaciones Exteriores	Público	Nacional	
3		Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP)	Público	Nacional	Mesa de gestión coordinada de fronteras
4		Ministerio de Relaciones Exteriores	Público	Nacional	Mesa de infraestructura, transporte y logística
5		Ministerio de Economía	Público	Nacional	
6		Ministerio de Relaciones Exteriores	Público	Nacional	
7		Consultoría	Privado		
8		Dirección Nacional de Aduanas	Público	Nacional	Mesa de gestión coordinada de fronteras

Elaboración de los autores.

3.3.3 Argentina

Argentina es un país federal cuyas provincias poseen poder de mando tras la reforma constitucional de 1994, es decir entre otras facultades, poseen capacidad de actuación internacional. Dicha capacidad tiene antecedentes desde el derecho público provincial de 1986 y no pueden ser incompatibles con la política exterior del país ni afectar otras facultades explícitamente delegadas (Álvarez, 2019). Hasta la actualidad, se ha observado una mejora en la infraestructura, principalmente para la integración y el desarrollo de las regiones aisladas, a partir de la creación del Mercosur y de la IIRSA. Sin embargo, desde el marco nacional, se han privilegiado las obras orientadas a los puertos nacionales y la Cuenca del Plata (Benedetti y Salizzi, 2014).

La demanda de mejoras en la infraestructura de la región norte del país se remonta a iniciativas como el Programa de Desarrollo e Integración del Norte Grande de 2004, el Plan Belgrano de 2015 y la Unidad Belgrano-Norte Grande de 2019, las cuales se enfocan en inversiones en infraestructura y competitividad de las regiones del norte argentino. En septiembre de 2021, la Secretaría Pro Tempore de la Zicosur, bajo la coordinación de Argentina, llevó a cabo la reunión de la comisión de Infraestructura, Logística y Servicios Conexos de la Zicosur con el objetivo de proseguir con la agenda de trabajo de la anterior coordinación (provincia de Salta) y presentar nuevas herramientas de georreferenciación privilegiando la concentración de datos de infraestructura y logística (Zicosur, 2021b).

El caso argentino plantea importantes reflexiones sobre el rol de los actores nacionales en dar impulso al CVB: pese que predominan actores provinciales y/o locales y que éstos se agrupan presentando sus demandas en el GT o en la Zicosur, son los actores nacionales que tienen poder de implementar agendas en encuentros bilaterales con los vecinos – como se observa en el caso paraguayo.

El CVB en Argentina, está en una etapa de infraestructuras blandas y los valores que están impulsando esta iniciativa son de carácter comercial y logístico. En contraste con los demás países, hay pocas menciones del CVB en el sitio oficial de la cancillería Argentina. Actualmente, el proyecto de infraestructura binacional en discusión es el Túnel de Agua Negra, que conectará la provincia de San Juan con la región de Coquimbo en Chile. Los corredores bioceánicos que sí reciben mención por parte del presidente argentino son: i) el Corredor Bioceánico Noa-Centro, que conectarán los puertos argentinos en el atlántico y del pacífico en Chile, pasando por la provincia de Catamarca y la región de Atacama (Chile), que es parte del Plan de Desarrollo Federal (Palabras..., 2021a); y ii) el Corredor Bioceánico a través del Paso Fronterizo Cristo Redentor (La Obra..., 2021).

A nivel nacional, se observa un interés por las conexiones comerciales con los países del Asia-Pacífico, y específicamente con China que se facilitarían a través del comercio por el CVB, sin embargo, en los distintos escenarios de acercamiento recientes entre los niveles nacionales de estos países no se mencionó ni las inversiones ni apoyo a esta iniciativa, en concreto de estos acercamientos se destacan siete aspectos, como se describe abajo.

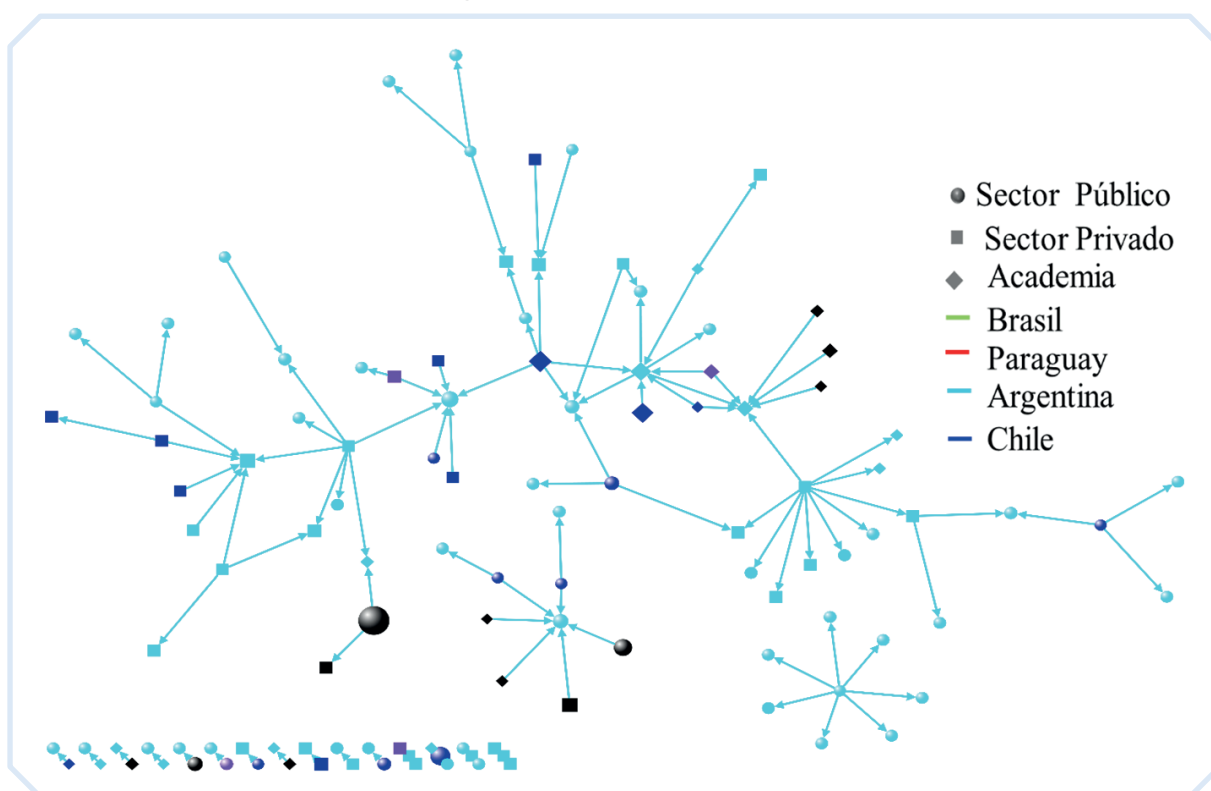
- 1) Inversiones chinas en la modernización de la Ferrovía Belgrano Cargas.
- 2) La firma de un contrato de US\$ 1000 millones con la empresa China Railway Construction Corporation para construir carreteras que conectarán Buenos Aires con Mendoza (Leiva, 2020).
- 3) Los viajes realizados por el presidente Alberto Fernández a China y Rusia (países de Asia-Pacífico), en febrero de 2022, con el objetivo de avanzar en la estabilización macroeconómica, y mejorar la capacidad exportadora (La gira..., 2022).
- 4) Firma del "Memorándum de Entendimiento en Materia de Cooperación en el Marco de la Iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI" (Acuerdo..., 2022).
- 5) Declaración del presidente argentino "analizar la manera en que la Argentina se convierta en la puerta de entrada" de Rusia en América Latina (Bimbi, 2022).
- 6) Acuerdo de Integración Estratégica entre Argentina y la Federación Rusa firmado en 2015, el cual abarca los siguientes puntos: fortalecimiento de los lazos políticos, cooperación económico-comercial, cultural, en comunicaciones, en actividades espaciales, en agricultura, pesca y acuicultura, en materia de medio ambiente, de inversiones, plan de consultas políticas y cooperación de los mecanismos regionales con Rusia a través de la Celac (Acuerdo..., 2015).
- 7) También se suscribieron documentos de cooperación en las materias: desarrollo verde, economía digital, desarrollo espacial, tecnología e innovación, educación y cooperación universitaria, agricultura, ciencias de la tierra, medios públicos de comunicación y energía nuclear (Acuerdo..., 2022).

En este escenario general, la estructura de la red del CVB en Argentina es de tipo lineal y en forma de árbol (según se observa en la figura 6), con 85 nodos y 104 vínculos. Esta red se caracteriza por: i) ser fragmentada en sus relaciones; ii) vínculos de gran longitud entre sus actores; iii) sostenerse en actores centrales de Chile (nodos azul oscuro); iv) ser el país con la red menos densa y más fragmentada en comparación con Brasil, Paraguay y Chile; y v) ubicación periférica de actores argentinos con mayores conexiones. En Argentina, el 35% son actores privados, el 30% son del sector público subnacional (gobernadores, secretarios y subsecretarios regionales ministeriales, directivos, entre otros), el 18% público-nacional y 13% académicos. La característica lineal de esta red, su baja densidad, la alta modularidad y la reducida presencia de

TEXTO para DISCUSIÓN

actores nacionales son poco favorables para la coordinación de actores y en la transmisión de información en torno a la planificación del CVB.

FIGURA 6
Red de actores del CVB en Argentina

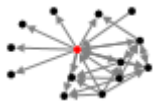
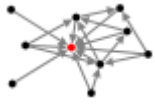
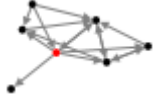
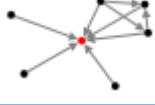
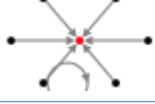





Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

La identificación de *stakeholders* en Argentina muestra que el actor con mayores vínculos está asociado al sector académico y a la mesa de desarrollo productivo del GT del CVB. Se observa, que los actores que tienen mayor poder de conectar con otros pertenecen al sector académico, seguido de actores del sector público subnacional y del sector privado. Los *stakeholders* en Argentina incluyen a todas las áreas sectoriales a nivel local y subnacional, mientras que, la ausencia de actores del sector público-nacional sigue siendo un desafío para coordinar las acciones institucionales (acuerdos) (cuadro 6).

CUADRO 6**Stakeholders – red de actores del CVB en Argentina**

ID	Red	Institución	Sector	Escala administrativa	Mesa del CVB
1		Universidad Católica de Salta	Académico	Regional	Mesa de desarrollo productivo (producción y comercio)
2		Universidad Nacional de Jujuy	Académico	Regional	
3		Universidad Católica de Santiago del estero Sede Jujuy	Académico	Regional	
4		Secretaría de Integración Regional (Tucumán)	Público	Regional	
5		IPOCHASE	Privado	Regional	
6		Consultoría	Privado	Local	
7		Consejo Profesional de Ciencias Económicas de Jujuy	Público	Regional-local	
8		Gobierno de Salta	Público	Regional	

Elaboración de los autores.

3.3.4 Chile

La propuesta del CVB y los tramos que lo integran fueron primeramente discutidos en abril de 2015 en Antofagasta hasta que se formalizó el proyecto en diciembre en el marco de la XLIX Reunión Ordinaria del Consejo del Mercado Común y Cumbre de Jefes de los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados, desarrollada en Asunción, Paraguay. Chile tiene una larga historia en la defensa del CVB.

TEXTO para DISCUSIÓN

En el marco de la Convergencia en la Diversidad, Chile ha sido capaz de convertirse (entre los países de la Alianza del Pacífico) en el aliado de Brasil para promover el acercamiento entre bloques, lo que ha tenido impactos positivos para el estrechamiento de las relaciones bilaterales Brasil-Chile principalmente para el CVB (Borba Gonçalves, 2021).

La primera referencia que se hizo a los corredores bioceánicos está en el Acuerdo de Complementación Económica entre Mercosur y Chile de 1996, el cual destaca el compromiso con las conexiones bioceánicas para el desarrollo y fomento a la infraestructura física (Garay-Vera, 2020). Sin embargo, cabe recordar que el actuar de la Secretaría de Integración Regional de Antofagasta y de Jorge Soria, senador por Tarapacá y ex alcalde de Iquique, en defensa de la creación de Zicosur y de los corredores bioceánicos.

Actualmente, Chile es el país latinoamericano mejor posicionado en la cuenca del Pacífico debido al desarrollo de una red interregional como consecuencia de la política económica iniciada en 1990 que consiste en privilegiar los acuerdos comerciales preferenciales bilaterales para acceder mercados, hacerlo más atractivo y aumentar su peso diplomático (Schulz y Rojas-de-Galarreta, 2022). Por ser la forma de impulsar el objetivo chileno de ser el “puente” entre Asia-Pacífico y América Latina (Schulz y Rojas-de-Galarreta, 2022), el tratamiento que se da al CVB en la política exterior sigue siendo prioritario desde su creación en el año 2015 (Barros *et al.*, 2020). En el período más reciente Chile ha reiterado su compromiso con el CVB en dos ocasiones: en la 60ª Cumbre de Mercosur, donde la canciller destacó que el CVB “es clave para avanzar a un mayor acercamiento e integración física entre las cuencas del Atlántico y del Pacífico” (Queremos..., 2022), y en la Cumbre de las Américas, donde el presidente chileno citó que el CVB “son iniciativas que vale la pena proyectar en el resto del continente” (Presidente..., 2022b).

La actuación de las entidades subnacionales chilenas es limitada dada la concentración de competencias en esta materia en las figuras del Presidente y el Ministro de Relaciones Exteriores, por ejemplo, los asuntos fronterizos son competencia del Ministerio de Relaciones Exteriores (a través de la Dirección de Fronteras y Límites) y del Ministerio del Interior (a través de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo) (Ovando, 2017).

En Chile la demanda de una mayor descentralización y autonomía de las regiones ha sido muy contundente desde el estallido social de octubre de 2019. En 2021, se realizaron por primera vez las elecciones para gobernadores regionales, con vistas a reemplazar la figura de los Intendentes Presidenciales. La descentralización y diversidad regional es uno de los objetivos declarados del gobierno de Gabriel Boric y se ha expresado principalmente en la formación ministerial. Por lo tanto, la paradiplomacia en Chile consecuentemente podría recibir nuevos impulsos. El Ministerio de Minería, por ejemplo, es encabezado por Marcela Hernando quien fue intendenta, alcaldesa y diputada por la región de Antofagasta.

El corredor, en el lado Pacífico, beneficiará a las regiones del Norte Grande de Chile. Éstas son regiones alejadas de los centros nacionales, que carecen de una mayor inversión en infraestructuras, que están sujetas a dinámicas fronterizas – que podrían potenciarse si se consolida una red internacional de infraestructuras bien coordinada (Athenalab, 2019). Según Pinzón (2015, p. 135) “el territorio del norte de Chile es estratégico, tanto por integrar diversos ejes de conectividad como por permitir el paso hacia otros ejes de enlace con el resto de la región”.

Por ejemplo, el desarrollo de la región de Tarapacá es una región estratégica para el centro oeste sudamericano, de manera que pueda ser un puente entre el mercado del sur de Asia y la subregión sudamericana, y potenciar los intercambios comerciales de los países que conforman esta localidad (Ovando y Álvarez, 2011). En el caso de Antofagasta, una de las principales entradas del corredor hacia el Pacífico, la región podrá ser beneficiada con la mejora de instalaciones portuarias existentes, de logística, de diversificación productiva (mayor participación de las comunas en las CGV) y del sector turístico.¹⁰

En Chile, se encuentra una estructura de red de tipo estrella. A partir de la podemos identificar que esta red se caracteriza por: i) tener un centro y una periferia; ii) alta cohesión entre actores clave; iii) vínculos fragmentados en la periferia; y iv) ser poco densa. En esta red se identifica un 30% de actores público-nacional, seguido de un 25% de actores privados, 21% de actores público-subnacionales y 21% de académicos. Al igual que en el caso de Brasil, la alta relevancia de los actores prominentes juega un rol de sostén y puente en la coordinación, siendo un aspecto favorable su presencia. No obstante, la red es bastante vulnerable en cuanto a vínculos en caso de que los actores clave decidiese por ejemplo, dejar de participar del corredor. Si a esto se le añade la baja densidad de la red, se dificulta aún más la posibilidad de establecer coordinación entre todos los actores del CVB de Chile.

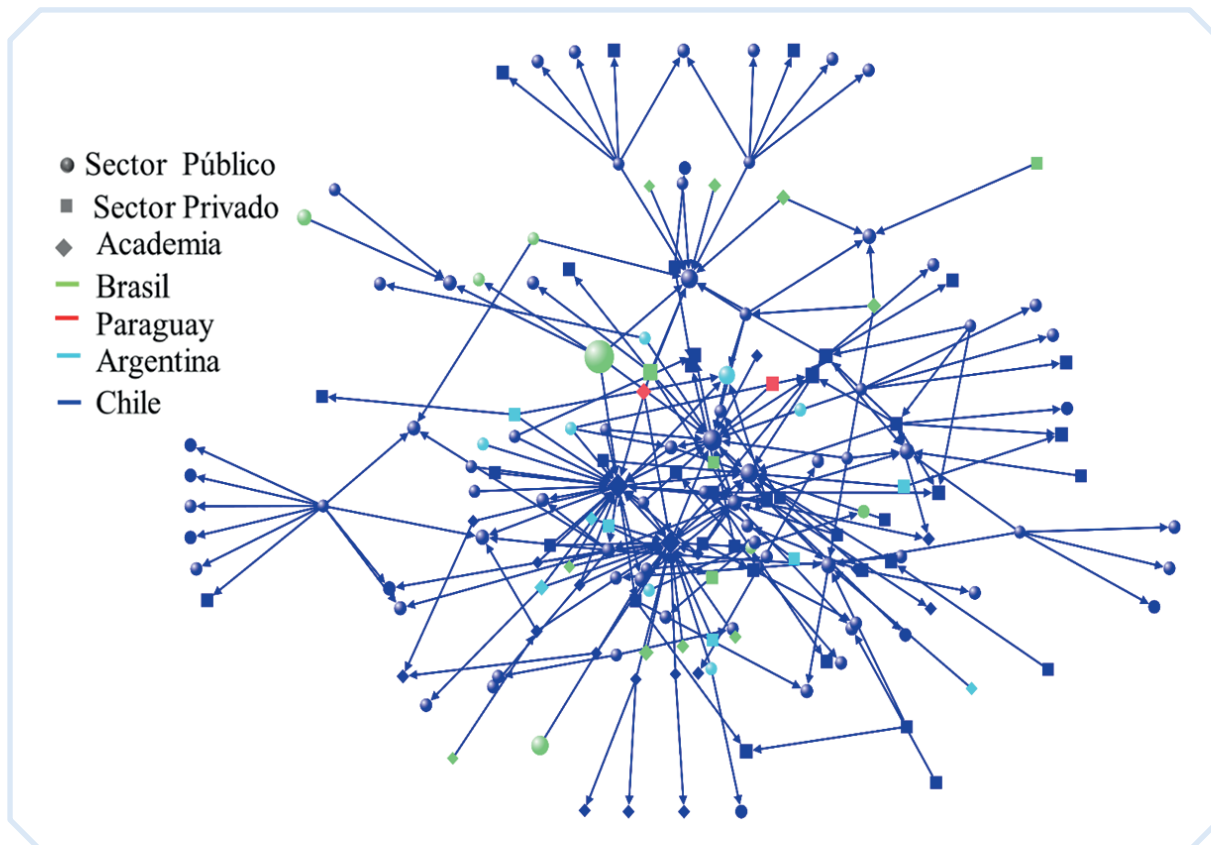
Los stakeholders de Chile están asociados al sector académico y al sector público-subnacional. Parte de estos stakeholders participan del GT del CVB, específicamente en las mesas de: desarrollo productivo, universidades, infraestructura, transporte y logística y, la mesa gestión coordinada de fronteras. Los stakeholders en Chile incluyen a todas las áreas sectoriales (público, privado y académico) y distintos niveles de acción (nacional, subnacional y local). Esta diversidad de actores en Chile es un factor clave para la transferencia de información y coordinación de las distintas partes interesadas en el desarrollo del CVB (cuadro 7).

10. Disponible en: <https://corredorbioceanico.org/cms/wp-content/uploads/2021/03/Presentacion-Relatos-del-CBV_VERSION-COMPLETA.pdf>.

TEXTO para DISCUSIÓN

FIGURA 7

Red de actores del CVB en Chile



Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

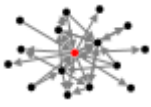
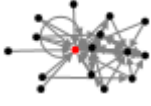

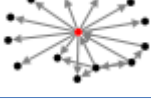
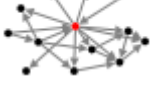
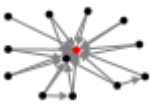



CUADRO 7

Stakeholders – red de actores del CVB en Chile

ID	Red	Institución	Sector	Escala Adm.	Mesa del CVB
1		Universidad Católica del Norte	Académico	Local	Mesa de desarrollo productivo
2		Universidad Católica del Norte	Académico	Local	Universidades
3		Gobierno Regional de Antofagasta	Público	Regional	

(Continúa)

(Continuación)

ID	Red	Institución	Sector	Escala administrativa	Mesa del CVB
4		Corfo Regional	Público	Regional	
5		PTI de Logística	Público	Regional	
6		Secretaría de Integración Regional y Relaciones Internacionales (Jujuy)	Público	Regional-local	Mesa de infraestructura, transporte y logística
7		Ministerio de Relaciones Exteriores	Público	Nacional	Mesa de gestión coordinada de fronteras
8		Cámara Chilena de la Construcción	Privado	Nacional	
9		Senado	Público	Nacional	
10		Seremi de Economía, Antofagasta	Público	Nacional	
11		Gobierno Regional de Antofagasta	Público	Regional	
12		Prochile	Público	Nacional	Mesa de desarrollo productivo

Elaboración de los autores.

Faltaría una gobernanza integral de la macrozona norte a propósito de logística (Actor Privado, Chile).

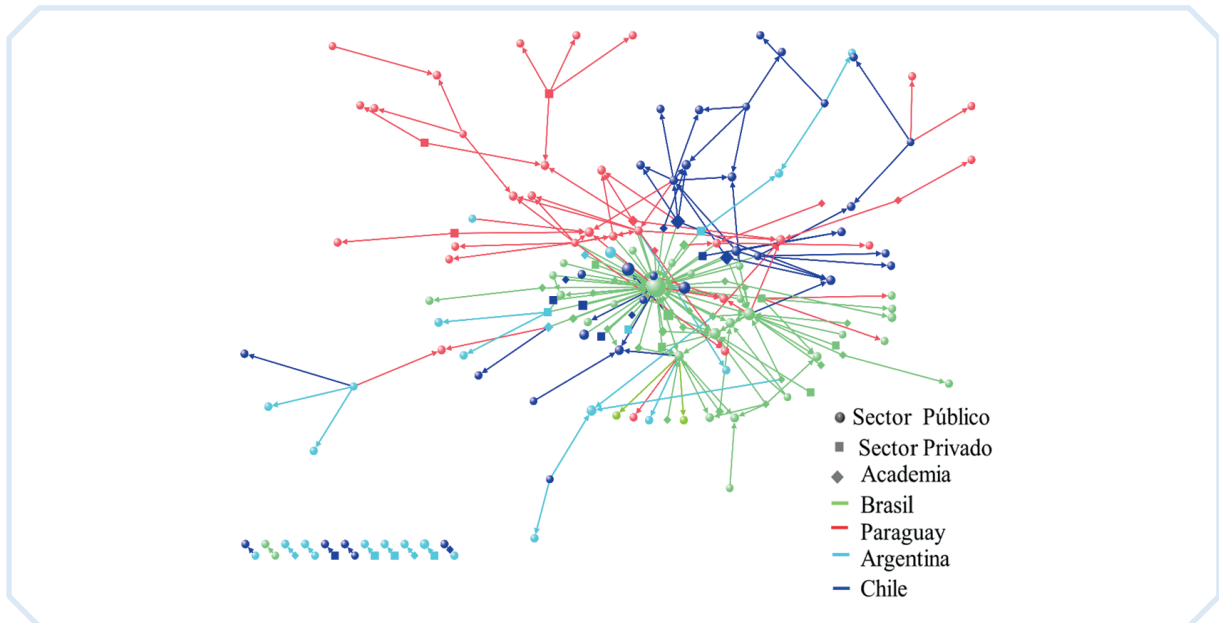
3.4 Participación sectorial en el CVB entre países

La literatura sobre corredores a nivel global reconoce que la designación de estos proyectos en la política pública no conduce necesariamente a la implementación de una estrategia formal, puesto que la asociación entre diferentes actores puede ser un desafío o un factor crítico en el desarrollo y operación de corredores (Schönweitz, 2008, p. 91). Un ejemplo de esto, es el avance de la integración regional en América del sur, que pese a los distintos proyectos de interconexión bioceánica a través de corredores que se han propuesto desde finales de los noventa a través de instituciones formales como IIRSA, a la fecha, las inversiones en infraestructura de transporte siguen estado por debajo de las necesidades de la región y aún no cumplen el objetivo de una verdadera integración física y comercial en el continente (Lardé, 2016; Chauvet y Baptiste, 2018).

Según Barros *et al.* (2020) y Sánchez y Pinto (2015), el desarrollo de corredores bioceánicos en América del sur requiere de articulaciones institucionales permanentes entre los gobiernos nacionales, regionales y locales, universidades e instituciones públicas y privadas que se complementen en temas relacionados a la estandarización de normas, trámites aduaneros, conectividad digital, prestación de servicios, adecuaciones fitosanitarias, y en estrategias orientadas a la articulación productiva en la región.

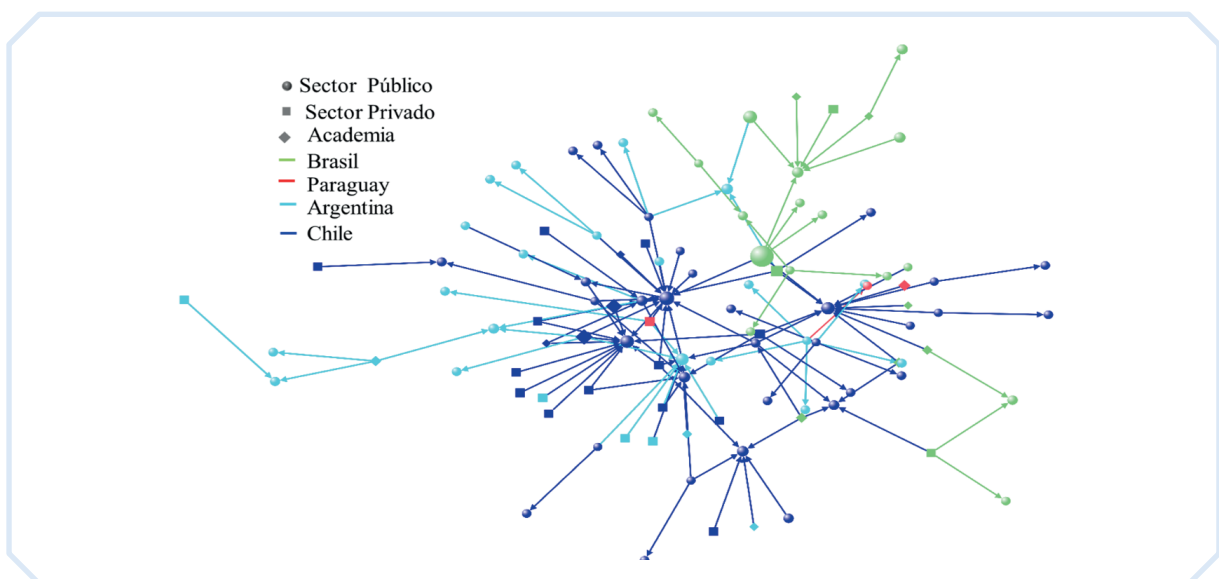
En esta sección, discutimos los resultados en torno a la participación del sector público nacional, subnacional, privado, académico y de organismos internacionales en torno al desarrollo de la iniciativa del CVB entre Mato Grosso do Sul y los puertos del Norte de Chile. Acorde a la articulación entre actores del sector público nacional se observa que hay una mayor interacción entre actores del mismo país a excepción de Argentina, donde la participación del sector público nacional es relativamente escasa. También destaca, que el actor clave más prominente en la red es de Brasil, quien además de ser central dentro del país, tiene la capacidad de conectar con actores clave en Chile y Paraguay (figura 8).

En cuanto a la participación del sector público subnacional, observamos: i) una red nacionalizada o fragmentada en vínculos por actores de un mismo país; ii) ausencia de actores de este sector en Paraguay; y iii) mayor participación de este sector en Argentina y Chile mientras que, en Brasil es menor (figura 9).

FIGURA 8**Red de actores del sector público-nacional entorno al CVB**

Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

FIGURA 9**Red de actores del sector público-subnacional entorno al CVB**

Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

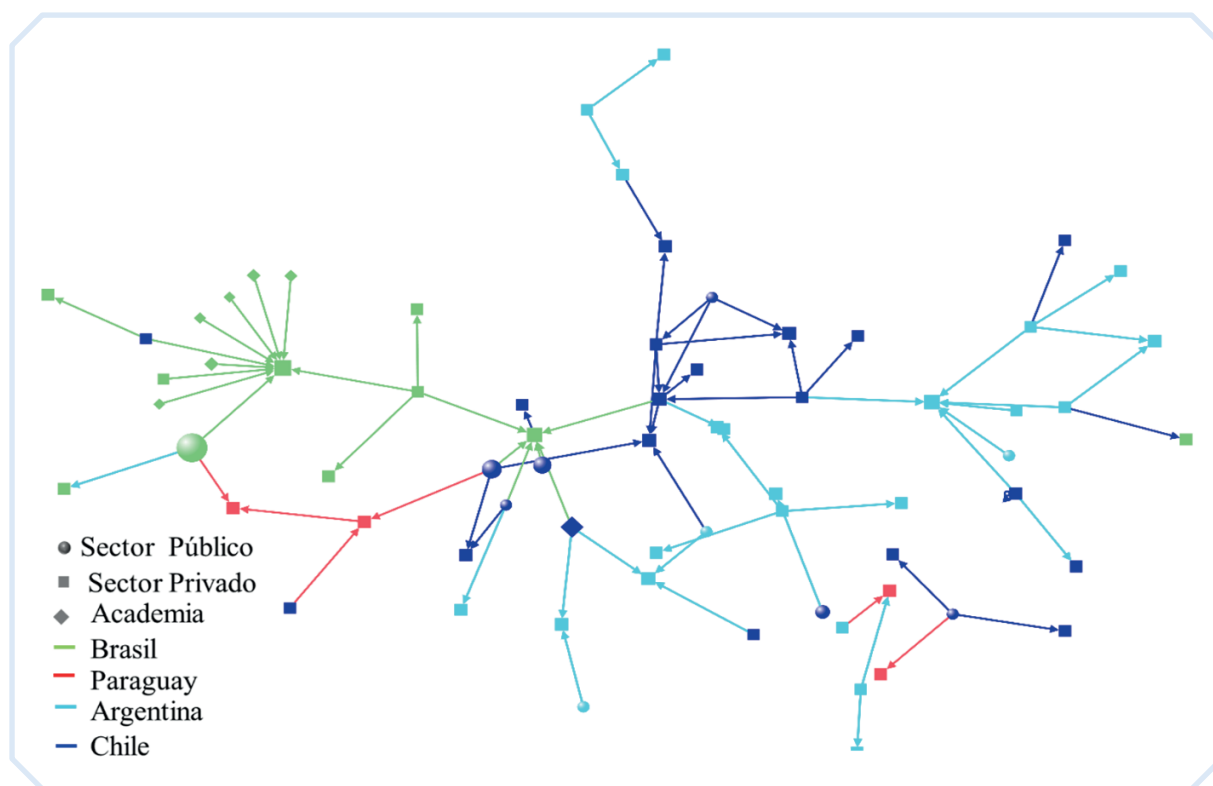
TEXTO para DISCUSIÓN

La participación del sector privado en torno a este proyecto es escasa. En la figura 10 se observa una red lineal con poca articulación entre actores y con menor participación en Paraguay y Brasil.

Claramente, la coordinación se aprecia más entre los actores estatales o actores de gobierno locales [...]. Desde el punto de vista de los privados, nosotros vimos en la reunión de ayer (Seminario-Lanzamiento del proyecto FIC-R) que hay una invitación hacia un acercamiento, al menos por parte de las mesas regionales de Antofagasta para iniciar, estamos viendo que los actores empresariales son más difíciles en el fondo, [...] porque el actor empresarial busca que la inversión tenga por lo general un retorno a corto plazo [...].
(Actor académico, Chile).

FIGURA 10

Red de actores del sector privado en torno al CVB



Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

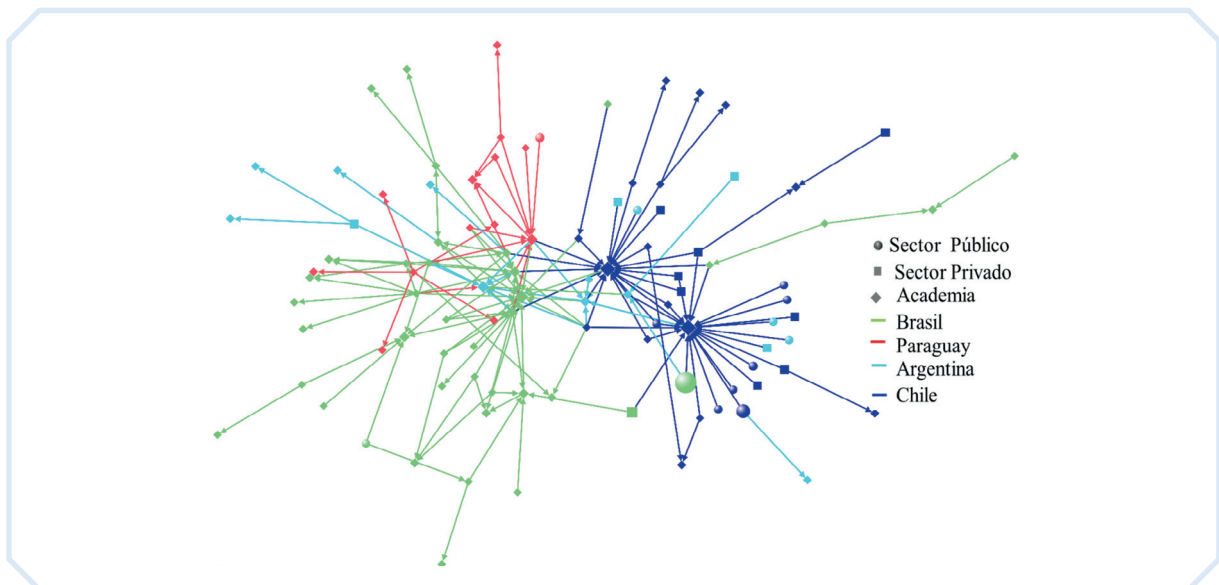
El desafío que enfrentamos hoy día es, justamente que el mundo empresarial se haga parte de este proyecto del Corredor Bioceánico Vial.
(Actor público regional, Chile).

En el sector académico encontramos una red más densa, con mayor participación de actores en los cuatro países. Sin embargo, la interacción entre actores sigue siendo caracterizada por vínculos entre actores del mismo país, a excepción de Argentina donde la participación del sector académico es menor, pero con mayores interacciones con actores de los cuatro países (figura 11). Una posible explicación sobre esta mayor densidad refiere a que los académicos están más inclinados a responder encuestas para fines académicos en comparación a los funcionarios públicos o privados. Sin embargo, dicha "inclinación favorable" (e incluso para difundir la encuesta a sus pares) a responder encuestas indica que estos actores son conscientes del rol del CVB y, por lo tanto, como propuesta es necesario que el CVB sea ampliamente difundida y entendida como un proyecto de triple importancia: nacional-regional-global.

Hay que coordinar a las universidades a través de redes de colaboración en materias comerciales, en materias logísticas, para hacer asistencia técnica con ellos y hay que trabajar entonces más en esos pilares de la gobernanza.
(Actor privado, Chile).

FIGURA 11

Red de actores del sector académico entorno al CVB



Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

TEXTO para DISCUSIÓN

Un aspecto de amenaza es la gobernanza del corredor [...] Es muy importante que el sector privado sea muy diligente para participar de la gobernanza del corredor, y que, además las universidades participen e inciten a que el nivel público pueda hacer su trabajo.
(Actor privado, Chile).

La vinculación débil entre actores de diferentes nacionalidades señala la necesidad de actores claves que actúen como puente entre un país y otro. El predominio de vínculos entre actores de la misma nacionalidad puede ser explicado por la percepción compartida de que este corredor beneficiará el territorio en cuestión, es decir, hay una mirada “nacional” para el corredor, pese su característica regional y que se inserta en una perspectiva global.

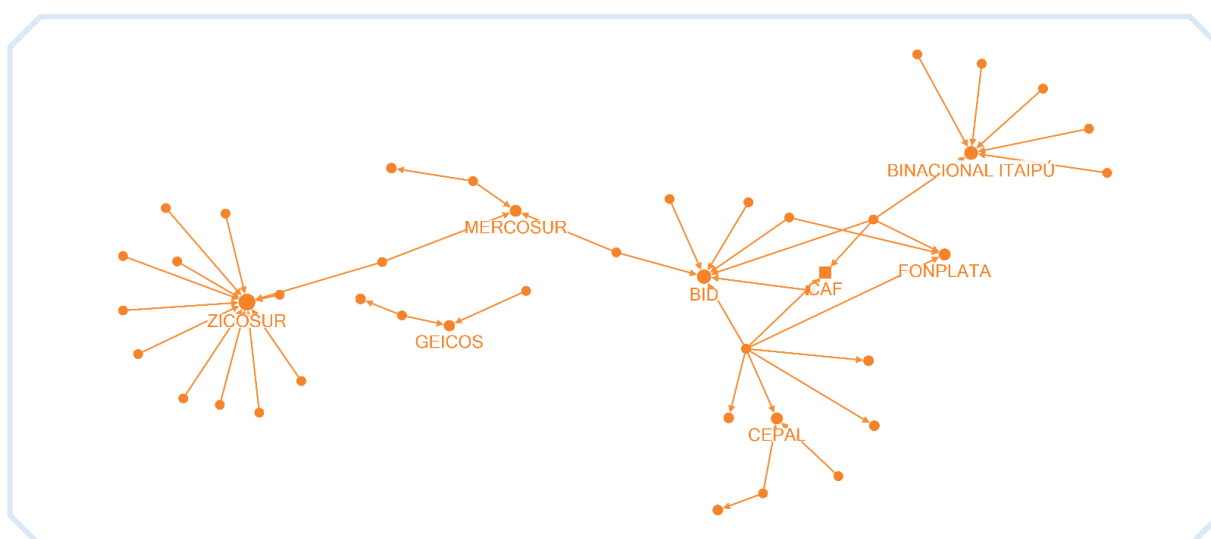
Otro aspecto a considerar son los vínculos con los organismos internacionales, dada la dimensión nacional-regional-global del CVB. En cuanto a la participación de organismos internacionales (multilaterales y bilaterales) en torno a este corredor, encontramos instituciones como Zicosur, Binacional Itaipú, Mercosur, el BID, la Comisión Económica para América y el Caribe (CEPAL), Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata), y Grupo Empresario Interregional del Centro Oeste Sudamericano (Geicos). Sin embargo, esta es una red poco densa y con escasa articulación entre estas instituciones (figura 12). Este resultado, es congruente con la gestión del Corredor, como se mencionó anteriormente esta es una iniciativa en mayor medida promovida por gobiernos nacionales de los cuatro países participantes. Sin embargo, organismos como la Zicosur y Binacional Itaipú, están directamente relacionados con el área de influencia de esta iniciativa, así como con sus objetivos, por lo que, según los resultados, se identifican como organismos claves para el desarrollo del CVB. Mientras tanto, El BID ha apoyado la ejecución de la iniciativa CVB con cooperación técnica, como la asistencia técnica (RG-T1130) para financiar el Plan de Ciudades Sostenibles de Carmelo Peralta.

El centro de esta red está integrado por los Bancos de Desarrollo, que desempeñan rol fundamental en la financiación de proyectos de infraestructura regional. En este caso, el rol ha sido el de apoyar los eventos y/o encuentros de autoridades del CVB, de financiar estudios y de financiar parte de las obras. El Fonplata aprobó una financiación de 354 millones de dólares para uno de los tramos del CVB que atraviesa Paraguay: “Proyecto de Mejora y Pavimentación de Carretera PY-15, tramo Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo y acceso a Mariscal Estigarribia en el Departamento de Boquerón, República del Paraguay”. Según la ficha del proyecto del IIRSA Pavimentación Carmelo Peralta – Loma Plata, el cual no se actualiza desde 2018, la rehabilitación y pavimentación del tramo Carmelo Peralta (Km 160) – Loma Plata (de 255 Km) se encuentra en trámite de financiación del CAF. La financiación de este tramo busca actuar sobre el déficit

de infraestructura vial de la Región Occidental de Paraguay, que ha limitado históricamente su desarrollo económico y productivo, para mejorar el tránsito de carga a través del territorio paraguayo y la competitividad de la producción en la Región Occidental, diversificar los Corredores Logísticos, mejorar los pasos fronterizos y, consecuentemente, desarrollar conexiones modales con Argentina, Brasil, y Chile.¹¹

FIGURA 12

Red de organismos internacionales entorno al CVB



Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

La Zicosur fue impulsada por los gobiernos subnacionales y tiene como uno de sus objetivos la implementación de los corredores bioceánicos para proveer desarrollo local y proyección hacia el Asia-Pacífico (Hourcade y Oddone, 2012). Los gobiernos subnacionales que integran la Zicosur comparten la característica común de ser economías periféricas en relación a los centros económicos nacionales e intra-Mercosur (todos los países de Zicosur integran el Mercosur como Estado Parte o Estado Asociado), en que los corredores bioceánicos tienen relevancia estratégica para potenciar su crecimiento económico (Carlino y Veiravé, 2011). Si se compara con otros organismos internacionales mencionados en este estudio, la Zicosur es la que más recibe menciones en la red de actores. El Geicos, al que se menciona como un organismo clave en esta iniciativa, no puede ser considerado como un organismo internacional en sí, sino más bien como una iniciativa impulsada por grupos empresariales en 1973 y que antecede la Zicosur, cuyo objetivo es precisamente promover los proyectos de infraestructura

11. Disponible en: <<http://bit.ly/3Kj2ZkH>>.

TEXTO para DISCUSIÓN

para mejorar las condiciones comerciales a través del acceso al Atlántico, vía los ríos Paraguay-Paraná, y para desarrollar un centro de operaciones de exportación e importación a través del acceso al Pacífico (Carlino y Veiravé, 2011).

Binacional Itaipú es una entidad de carácter público, en condición de igualdad de derechos y obligaciones, para el aprovechamiento hidroeléctrico de Brasil y Paraguay. La parte paraguaya de Binacional Itaipú financiará el puente entre Porto Murtinho (BR) – Carmelo Peralta (PY) del orden de US\$ 102,6 millones y será construido por el Consorcio PY-BRA (formado por las empresas Tecnoedil, Paulitec y Cidade). Por su lado, la parte brasileña financiará el puente entre Foz do Iguazu (BR) – Presidente Franco (PY), en el estado de Paraná, y cuya ruta Estrada Boiadeira (BR-487) se conectará a Porto Murtinho – lo que reitera la característica de complementariedad entre las obras de infraestructura y el grado de importancia que tiene esta entidad para la materialización del CVB en sus infraestructuras duras.

En el caso de Mercosur, este se constituyó en 1991 a través del Tratado de Asunción con el objetivo de promover la integración entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay con vistas a la formación de un Mercado Común. El bloque regional integra el Eje Mercosur-Chile en IIRSA y en 2022 se estableció el Subgrupo de Trabajo nº 14 “Infraestructura Física” para promover “la integración productiva y logística tanto en intrazona como con relación a los principales destinos de las exportaciones del Mercosur” (Consejo. . . , 2022). Además, la implementación del CVB está directamente ligada a la aproximación entre Mercosur y la Alianza del Pacífico.

La Alianza del Pacífico, por su parte, está integrada por Chile, Colombia, México y Perú. A diferencia de Mercosur, no posee un grupo técnico propio para debatir la integración en infraestructura, por lo que es tratado en el grupo técnico “Agencias de Promoción”. Según Cortés (2018), los países de la Alianza del Pacífico poseen diferentes niveles de competitividad, que están relacionados a las inversiones en infraestructura. Lo que se observa en Colombia y México es una concentración en torno de las capitales y hacia Estados Unidos (en el caso de México); en Perú, se ha hecho mayores inversiones en infraestructura en los últimos años dado a su ventaja costera, pese la dificultad debido a su topografía (caso similar al del Colombia), mientras que Chile se posiciona como el país mejor integrado en la multimodalidad en infraestructura de transportes (Cortés, 2018).

Finalmente, la CEPAL es la comisión de las Naciones Unidas responsable de contribuir al desarrollo económico y social de América Latina y Caribe. Este organismo ha contribuido con sus estudios e informes a promover la integración regional, donde destaca el rol de los corredores bioceánicos para lograr la profundización del comercio intrarregional – aún más necesario para la recuperación de la economía post-pandemia del covid-19. Su rol, por lo tanto, es de apoyo

a los corredores bioceánicos a través de estudios e informes especializados sobre el comercio intrarregional en América Latina.

3.5 Participación entre pares de países en el CVB

Según Hope y Cox (2015, p. 43, traducción nuestra) “la economía política de los países vecinos que comparten una iniciativa de corredor se puede alinear mejor si los países tienen intereses de desarrollo y estrategias compartidas al menos para las áreas servidas por el corredor”. Siguiendo esta idea, el objetivo de esta sección es analizar cómo son las relaciones bilaterales de los países que comparten la iniciativa del CVB y responder a las preguntas sobre los marcos de colaboración transfronteriza desarrollados en el pasado en estudios de corredores (Arnold 2006, Kunanka y Carruthers 2014):

- ¿qué características tiene la colaboración bilateral en torno al CVB?
- ¿cuáles son los desafíos, limitaciones u oportunidades para la colaboración?

3.5.1 Brasil-Argentina

Las relaciones bilaterales entre Brasil y Argentina se han fortalecido desde 1990 y se han traducido en la consolidación de una asociación estratégica a nivel bilateral y regional, que se expresa en la superación de rivalidades, el aumento de la interdependencia económica, la creación del Mercosur y Unasur, el incremento de los encuentros bilaterales y viajes presidenciales (Candeas, 2017; Barros *et al.*, 2022).

Sin embargo, desde 2020 la relación bilateral ha enfrentado desafíos como la caída del 60% de las transacciones comerciales, el declive de la participación argentina en el comercio exterior de Brasil, la mayor participación de China y de la región asiática en América del Sur y las dificultades de coordinar una agenda positiva en el Mercosur (Barros *et al.*, 2022). En el período 2000-2021, Argentina ocupa el primer lugar de encuentros bilaterales realizados entre presidentes brasileños y sus pares sudamericanos. No obstante, en los últimos dos años la relación bilateral ha sido afectada por los desacuerdos sobre el Arancel Externo Común del Mercosur y la falta de afinidad política entre sus presidentes (Barros, Gonçalves y Samurio, 2022).

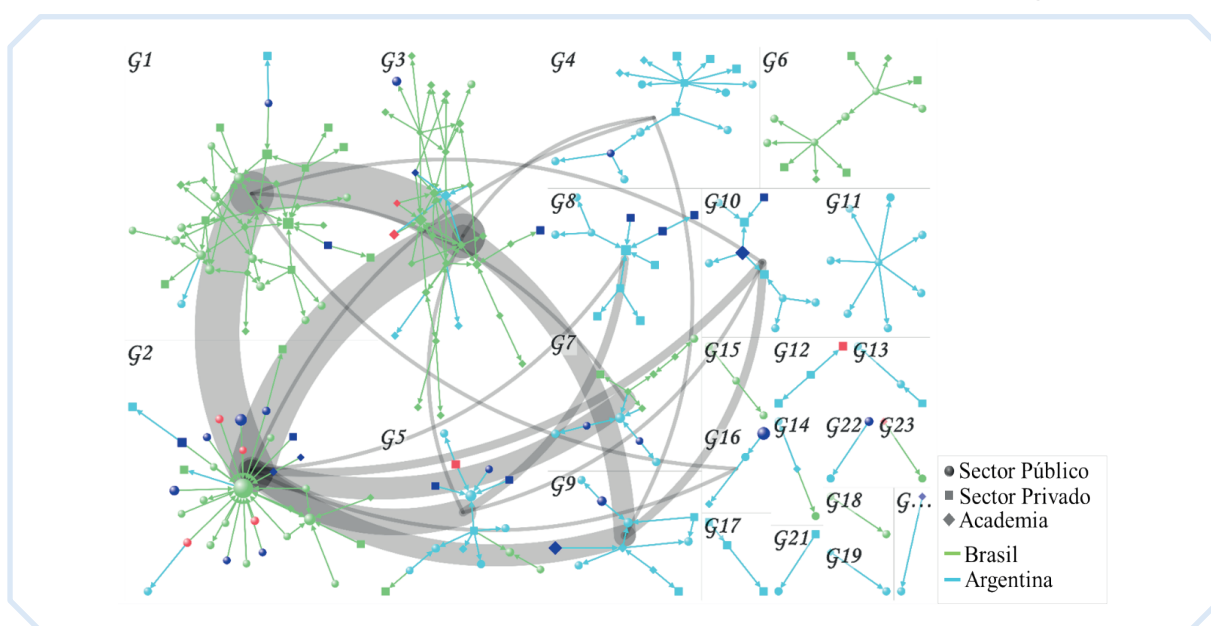
Los desafíos de esta relación bilateral también se observan en la red de actores del CVB clasificada por interacción entre actores de Brasil y Argentina. Según se observa en la figura 13. Las interacciones entre actores de estos dos países son escasas. Por ejemplo, en los *clusters* de 1 y 2

TEXTO para DISCUSIÓN

las interacciones son en un 90% entre actores brasileños y actores de otros países (nodos de color azul oscuro y rojo). Los *clusters* 3 y 7 son los únicos que concentran actores argentinos y brasileros, sin embargo, en el clúster 3 (32 actores) hay un 75% de actores brasileños y 9% de argentinos. Del total de actores en este clúster, el 91% son del sector académico. El clúster 7 (11 actores) se compone de un 55% de brasileños y un 27% de argentinos. Este clúster es más diverso por sector, puesto que, el 36% son académicos, el 27% público subnacional, 27% público nacional y el 9% del sector privado. En términos generales, se observa que el vínculo entre actores de estos dos países entorno a la coordinación del CVB es a través de académicos que hacen parte de la Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americano (Unirila) (red de universidades del CVB) y cuyos intereses se centran en aportar en distintas áreas (comercio, turismo, costos de transporte y logísticos, desarrollo regional etc.) investigaciones acerca de la integración comercial en el Conosur a través del corredor.

FIGURA 13

Relaciones bilaterales entorno a la coordinación del CVB entre Brasil-Argentina



Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

La escasa relación entre actores nacionales y subnacionales entre estos dos países puede implicar diversas limitaciones para la concreción del corredor, entre ellos: i) barreras para el desarrollo de negocios y encadenamientos productivos entre empresarios de estos dos países; y ii) como ambos países tienen costa al Atlántico, habría una competencia entre los puertos del Atlántico que servirán de puerta para conectarse al Pacífico. Como se demostró, Argentina ha

privilegiado en el discurso presidencial el Corredor Bioceánico NOA – Centro y el corredor bioceánico a través del Paso Fronterizo Cristo Redentor, los cuáles han recibido inversiones internacionales – de China principalmente. Sin embargo, es importante tener una mirada integral sobre los corredores bioceánicos en América del Sur, los cuales deben ser vistos como complementarios.

3.5.2 Brasil-Paraguay

La relación Brasil-Paraguay para el Corredor Bioceánico se desarrolla en dos niveles: i) el presidencial; y ii) presidencial-regional, con fuerte énfasis en la figura del presidente paraguayo. En relación al primer nivel, se observa una mayor afinidad política entre los presidentes paraguayo y brasileño, que culminó en diez encuentros bilaterales en el periodo 2019-2021 (Barros, Gonçalves y Samurio, 2022) y la priorización de los temas de la agenda bilateral: Corredor Bioceánico, Puente de la Integración, revisión del Anexo C del Tratado de Itaipú, cooperación en seguridad y combate a los ilícitos transnacionales (Embajador..., 2022).

En el segundo nivel, se destacan los encuentros entre el presidente paraguayo, Mario Abdo Benítez, y el exgobernador de Mato Grosso do Sul, Reinaldo Azambuja (2015-2022). Los encuentros abordaron el avance de las obras de conectividad (Peres, 2021), así como la firma del contrato para la construcción del puente que conectará las ciudades de Carmelo Peralta, en el departamento de Alto Paraguay, y Puerto Murtinho, en la estado de Mato Grosso do Sul, financiado por Binacional Itaipú (Puente..., 2021).

Desde el lado paraguayo, el CVB permitirá que el país sea “la interconexión de América del Sur a través de la Ruta PY 09, que constituye el Corredor Bioceánico de la Región Occidental (Chaco); el Corredor Agroindustrial (Ruta de la Leche); el Puente Héroes del Chaco y la duplicación del tramo Puente Remanso-Puerto Falcón” (Puente..., 2021). Desde el lado brasileño, se destacó que el CVB brindará mayor competitividad al estado de Mato Grosso do Sul y del Centro-Oeste brasileño. Según el Santos (2021) el Centro-Oeste exportará el 68% de su producción a los países asiáticos, ya que el CVB acortará las distancias y reducirá los costos de flete hasta en un 35%, integrando definitivamente a los cuatro países no solo económica, sino también cultural y turísticamente.

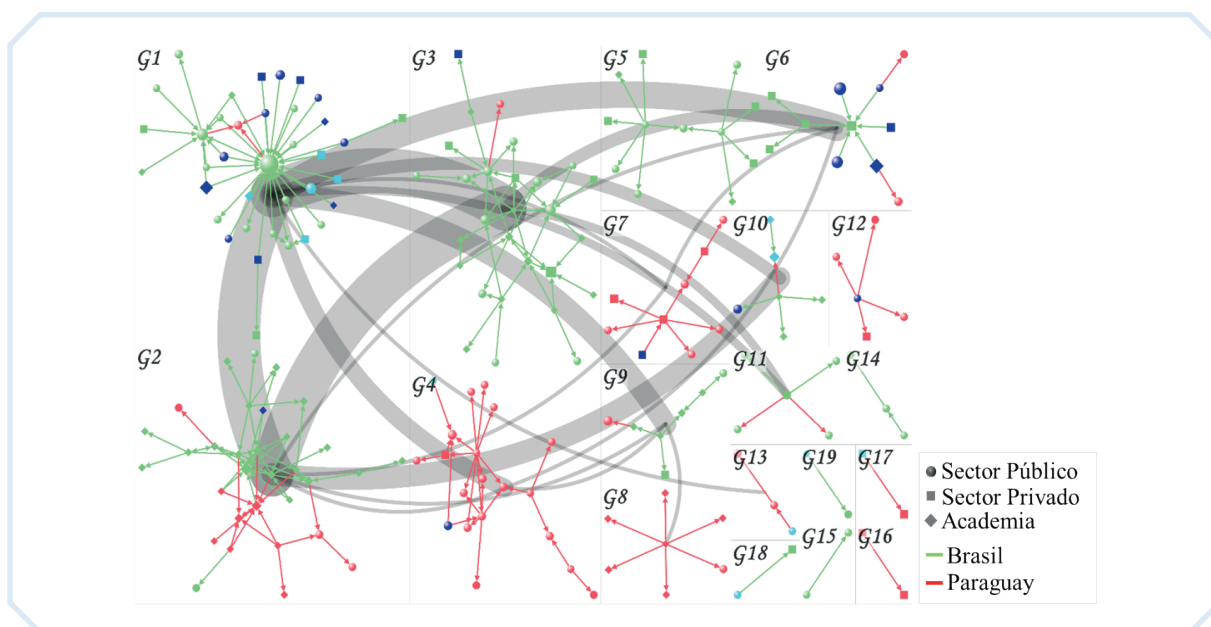
La relación bilateral entre Brasil y Paraguay implica coordinación para la inversión en infraestructuras con la construcción del puente que conectará porto Murtinho y el Chaco paraguayo (Siqueira, 2022). Se entiende que esta construcción es esencial para hacer viable el CVB y reforzar así las relaciones bilaterales entre los cuatro países (Barros *et al.*, 2020). Sin embargo, esta coordinación y objetivo compartido no se observa claramente en la red de actores. En la figura 14, mostramos

TEXTO para DISCUSIÓN

la interacción entre actores de estos dos países. El clúster 2 (33 actores) es el único que agrupa interacciones bilaterales, concretamente un 64% de brasileños y 30% de paraguayos. No obstante, este clúster está definido por un 82% de actores académicos. En los otros clústeres, se observa interacciones definidas por la nacionalidad, es decir, clúster de actores brasileños o clúster de actores paraguayos. A nivel externo (entre grupos) se observa interacciones entre actores del sector público nacional (ambos países), subnacional (Brasil) y académicos.

FIGURA 14

Relaciones bilaterales entorno a la coordinación del CVB entre Brasil-Paraguay



Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

Esta red presenta algunas ventajas y desventajas. Respecto a las primera, se observa que hay interacción entre actores de ambos países que favorece la coordinación entorno al avance y desarrollo del corredor, no obstante, hoy estas relaciones destacan por la interacción entre académicos, quienes no tienen el poder ni los recursos para realizar las inversiones necesarias y coordinar los acuerdos institucionales, sino más bien apoyar la realización de estudios entorno a este proyecto, así como acciones de difusión y coordinación de actividades.

3.5.3 Chile-Paraguay

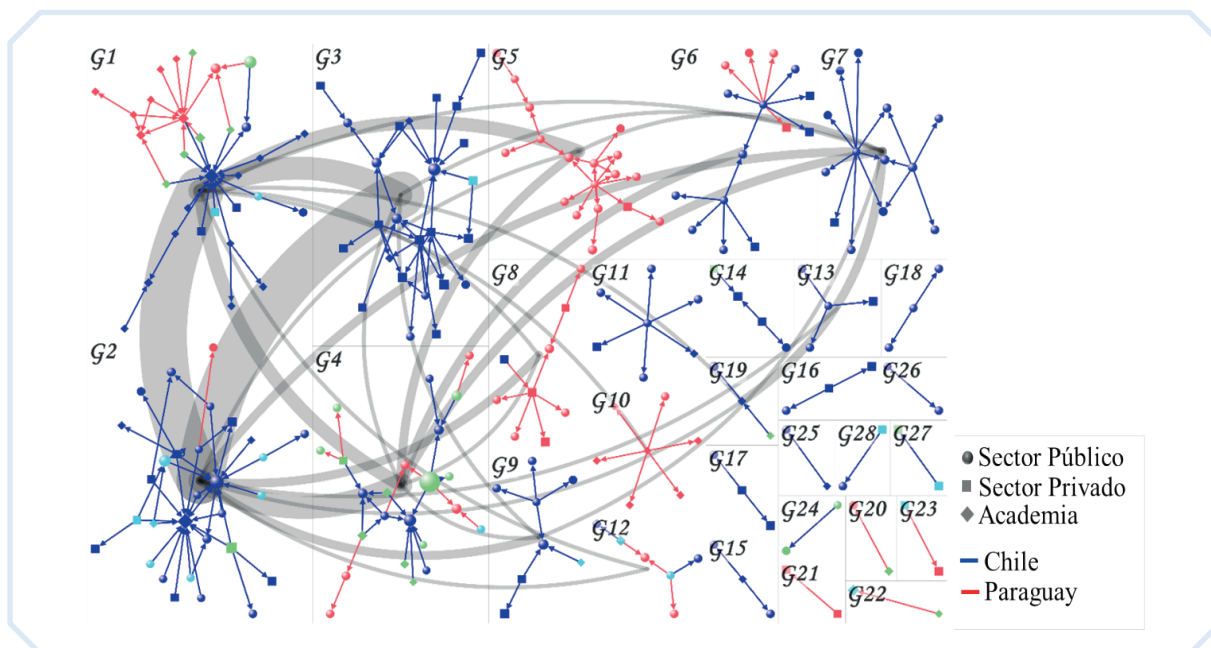
El CVB ha sido un tema constante en la relación bilateral entre Paraguay y Chile, sumado a otros temas como la negociación del Acuerdo de Libre Comercio y el cable submarino de fibra óptica

(Ministro..., 2021). Se destacó que la relación con Chile atiende el “objetivo estratégico [que] es el Asia a través del Pacífico, y el Corredor Bioceánico tiene que pasar por Chile, de modo que es un país socio y aliado estratégico” (Ministro..., 2021). En septiembre de 2021, los presidentes Sebastián Piñera (Chile) y Mario Abdo Benítez (Paraguay) sostuvieron una reunión en Asunción (Paraguay) para debatir los avances del Corredor Bioceánico y en que el presidente paraguayo manifestó su interés de sumarse al Proyecto de Cable Submarino de Fibra Óptica Humboldt.¹² Posteriormente, los cancilleres chileno y paraguayo sostuvieron una reunión en Santiago (Chile) en diciembre de 2021, siguiendo lo establecido durante el encuentro bilateral entre los presidentes. Debatieron los temas de integración comercial, física y digital, con especial atención al cable submarino (Paraguay..., 2022).

Respecto a las relaciones bilaterales en torno al CVB, tal como se muestra en la figura 15, el clúster 1 agrupa actores de Chile y Paraguay en un 50% y 30% respectivamente. No obstante, esta interacción está definida en un 74% por actores del sector académico (universidades). El clúster 4, también concentra vínculos entre actores de estos dos países, y es más diverso sectorialmente, ya que, las relaciones incluyen un 54% de actores públicos nacionales, 22% público subnacional y 17% del sector privado.

FIGURA 15

Relaciones bilaterales entorno a la coordinación del CVB entre Chile-Paraguay



12. Disponible em: <<https://bit.ly/3JRzG7g>>.

En febrero de 2022, el presidente paraguayo realizó una visita oficial a Santiago (Chile) y con el presidente chileno “coincidieron en la importancia de avanzar con la integración física regional, con particular énfasis en el Corredor Bioceánico que unirá a los países de Mercosur con los puertos del norte de Chile y del Proyecto Humboldt de conectividad digital en la región” (Comunicado..., 2022a). El presidente paraguayo volvió a Santiago en el mes siguiente para la ceremonia de toma de mando presidencial del nuevo presidente chileno, Gabriel Boric, y ambos presidentes conversaron sobre los avances del corredor bioceánico, el Proyecto Humboldt, y la profundización del Acuerdo de Complementación Económica (ACE 35) (El Presidente..., 2022).

3.5.4 Chile-Argentina

Las relaciones bilaterales entre Chile y Argentina tienen una larga historia en torno a iniciativas de integración regional. Por ejemplo, el Tratado de Paz y Amistad (1984) creó la Comisión Binacional para el Desarrollo de Enlaces Terrestres, puertos y zonas francas. También, el Tratado de Maipú fortaleció las relaciones subestatales en esta relación bilateral a partir de la Reunión Binacional de Gobernadores Argentinos e Intendentes Chilenos de la Frontera Común en 2011 (Alvarez, 2019). Las relaciones chilenas-argentinas se han consolidado a través de los años y son marcadas por la complementariedad (Villar, 2021).

Argentina mantiene con Chile conversaciones sobre distintas iniciativas de corredores. Además del CVB, también está el desarrollo del Corredor Bioceánico San Juan-Coquimbo en la agenda bilateral, el cuál demanda la búsqueda de un esfuerzo conjunto para orientar las políticas de desarrollo y la concepción de plataformas logísticas, integración productiva y económica, y desarrollo social y cultural (Díaz, 2019). También, el control integrado en el paso San Sebastián, al norte de la Isla Grande de Tierra del Fuego, fue discutido entre los cancilleres chileno y argentino durante la primera visita presidencial de Alberto Fernández a Chile, en enero de 2021.¹³ Los gobernadores de Salta, La Rioja, San Juan y Catamarca integraron la comitiva argentina y sostuvieron una reunión con el ministro de Interior chileno, ocasión en que se abordó la importancia de los corredores bioceánicos y pasos fronterizos con énfasis en las obras en el paso de Sico, Pircas Negras, San Francisco y Agua Negra (Sàenz, 2021).

El CVB presenta una oportunidad para promover una mayor integración bilateral. Eso se inserta en la perspectiva chilena de promover en el corto plazo la integración física con Argentina en la región norte, de forma a promover su inserción en la región asiática, la complementariedad productiva con Argentina y con los países sudamericanos (Villar, 2021). Si, por un lado, las

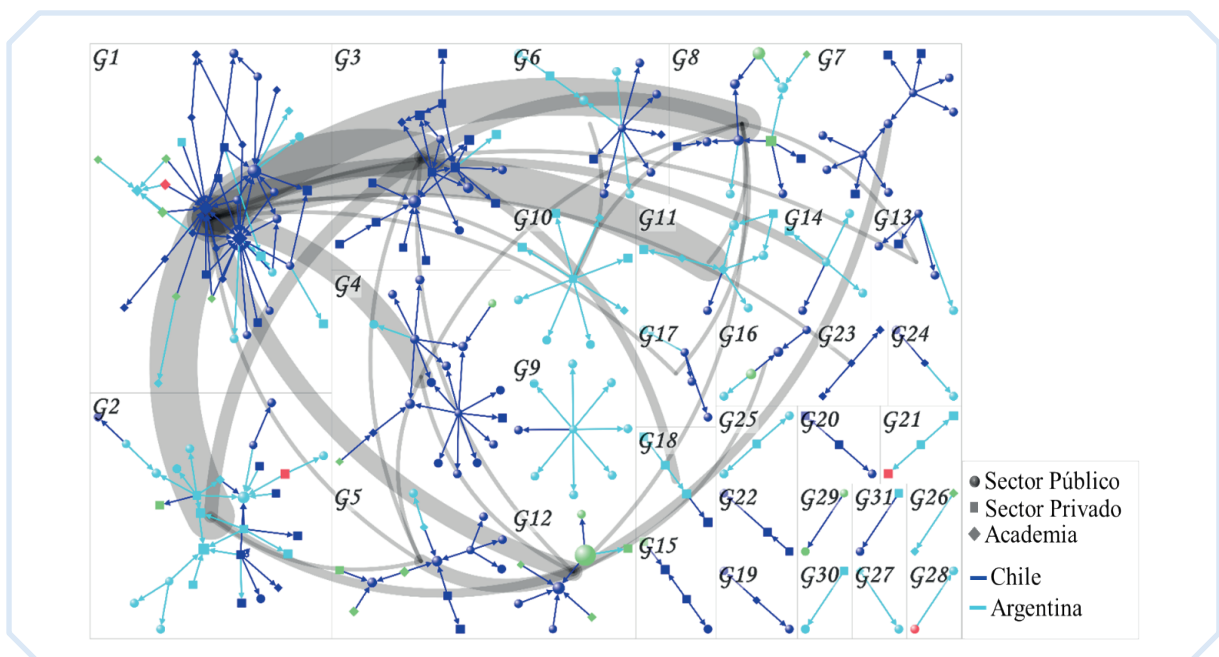
13. Disponible en: <<http://bit.ly/3zi32GS>>.

regiones chilenas en el centro y zona sur del país pueden acceder a los puertos del Atlántico vía las provincias de Buenos Aires y Río Negro (Villar, 2021), y vice-versa, por otro, el CVB fortalece las relaciones entre regiones y provincias en el Norte y también el acceso al Atlántico a través de los puertos brasileños - fortaleciendo también las relaciones bilaterales con ese país.

Respecto a las relaciones bilaterales que se observan en la red de actores del CVB en la figura 16, Chile y Argentina presentan mayores interacciones intra-clúster y entre *clusters*. Por ejemplo, el clúster 1 (40 actores) agrupa un 60% de actores chilenos y 30% argentinos. Este clúster es heterogéneo sectorialmente, ya que representa un 50% de académicos, 25% de actores subnacionales y 20% del sector privado. El clúster 2 también agrupa vínculos entre actores de ambos países. El clúster 2 agrupa actores de Argentina y Chile en un 57% y 43% respectivamente con mayor participación del sector privado (57%), seguido de una participación de un 20% de actores público-subnacionales. A partir de los *clusters* 3 y 4, las relaciones intra-clúster concentran mayores vínculos nacionalizados. La mayor interacción entre estos dos países puede obedecer a la iniciativa Zicosur, así como a la larga trayectoria diplomática entre estos países respecto de los corredores bioceánicos (Atlántico-Pacífico), por lo tanto, hay convergencias entre lo que se observa en la figura 16 con lo que observamos actualmente a nivel de gobiernos subnacionales y el sector privado.

FIGURA 16

Relaciones bilaterales entorno a la coordinación del CVB entre Chile-Argentina



Elaboración de los autores.

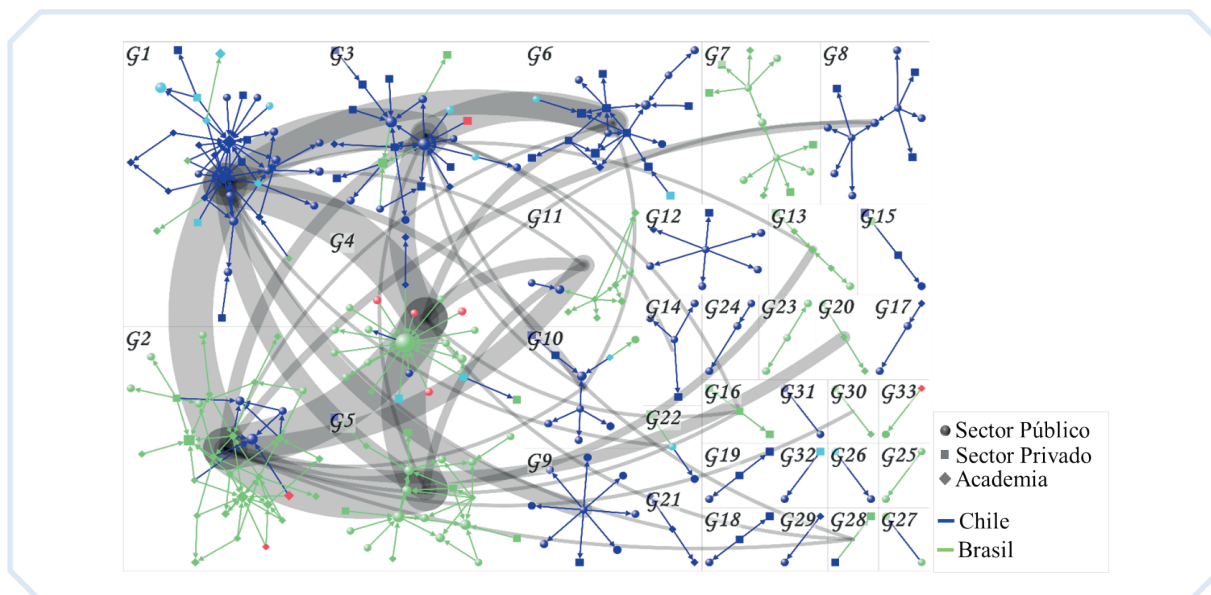
Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

3.5.5 Chile-Brasil

Desde la política “Convergencia en la Diversidad” de 2014, impulsada por la cancillería chilena para acercar los bloques Alianza del Pacífico y Mercosur, han resultado también en un mayor acercamiento diplomático entre Brasil y Chile en temas comerciales (Acuerdo de Libre Comercio firmado en 2018), Defensa (Mecanismo 2+2), coordinación regional (Mercosur-Alianza del Pacífico, Grupo de Lima y Prosur), infraestructura física (Corredor Bioceánico) y digital (Proyecto de Cable Submarino de Fibra Óptica Humboldt) (Borba Gonçalves, 2021).

Para Chile, que aspira ser el país puente entre América Latina y Asia, la relación cooperativa con Brasil en el tema de corredores bioceánicos es de relevancia estratégica (Artaza, 2007). Desde 2006 se observa que ambos países ya venían impulsando el Corredor Bioceánico pasando por Bolivia (Wehner, 2016). Para Brasil, Chile es el principal socio de la Alianza del Pacífico para promover el acercamiento con Mercosur y el CVB fue el proyecto infraestructura elegido para impulsarlo (Borba Gonçalves, 2021).

Respecto a las relaciones bilaterales entre Chile y Brasil en torno al CVB, la figura 17 muestra que los vínculos entre estos dos países se dan en mayor medida entre clústeres que intra *clusters*. En concreto, solo el *cluster* 2 (31 actores) agrupa vínculos entre actores de ambos países en un 60% de actores chilenos y 30% de brasileños. Este cluster representa un 68% de académicos y 19% de actores público-subnacionales. La composición del resto de cluster de mayor tamaño son homogéneos en nacionalidad. Los *clusters* 3, 6 y 8 concentran cerca del 80% a actores chilenos, mientras que los *clusters* 4, 5 y 7 concentran cerca del 85% de actores brasileños. Respecto a los vínculos intergrupales, se observa mayor interacción entre actores públicos nacionales y subnacionales de ambos países y en menor porcentaje entre actores del sector privado.

FIGURA 17**Relaciones bilaterales entorno a la coordinación del CVB entre Chile-Brasil**

Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

3.5.6 Paraguay-Argentina

La relación Paraguay-Argentina, considerando su relación fronteriza, en la temática del CVB difiere de los demás casos analizados. Pese a que comparten fronteras y, por lo tanto, necesitan coordinación estrecha para la consecución de obras en los pasos fronterizos, se observa una clara prioridad del CVB en los niveles sub-estatal y nacional en el caso paraguayo, mientras que en Argentina la prioridad se observa más en el nivel subestatal. Lo que se observa es que el trato sobre este tema ocurrió, primeramente, entre el canciller paraguayo y los gobernadores de las provincias del noroeste argentino y, posteriormente, entre el canciller paraguayo y argentino. Durante septiembre de 2021, el canciller paraguayo realizó una gira en las provincias de Salta y Jujuy – provincias del CVB – para discutir la reapertura gradual de fronteras y impulsar las relaciones entre Paraguay y las provincias del noroeste argentino en las áreas del comercio, conectividad terrestre y aérea, turismo, iniciativas culturales, infraestructura, el desarrollo del corredor bioceánico y aspectos vinculados a la seguridad transfronteriza (Canciller..., 2021; Canciller Acevedo..., 2021).

El canciller paraguayo y el gobernador de Jujuy acordaron impulsar una reunión con el canciller argentino y los gobernadores de las provincias del norte argentino para tratar de estos temas (Canciller Acevedo..., 2021). Para la reunión con el canciller argentino, el canciller

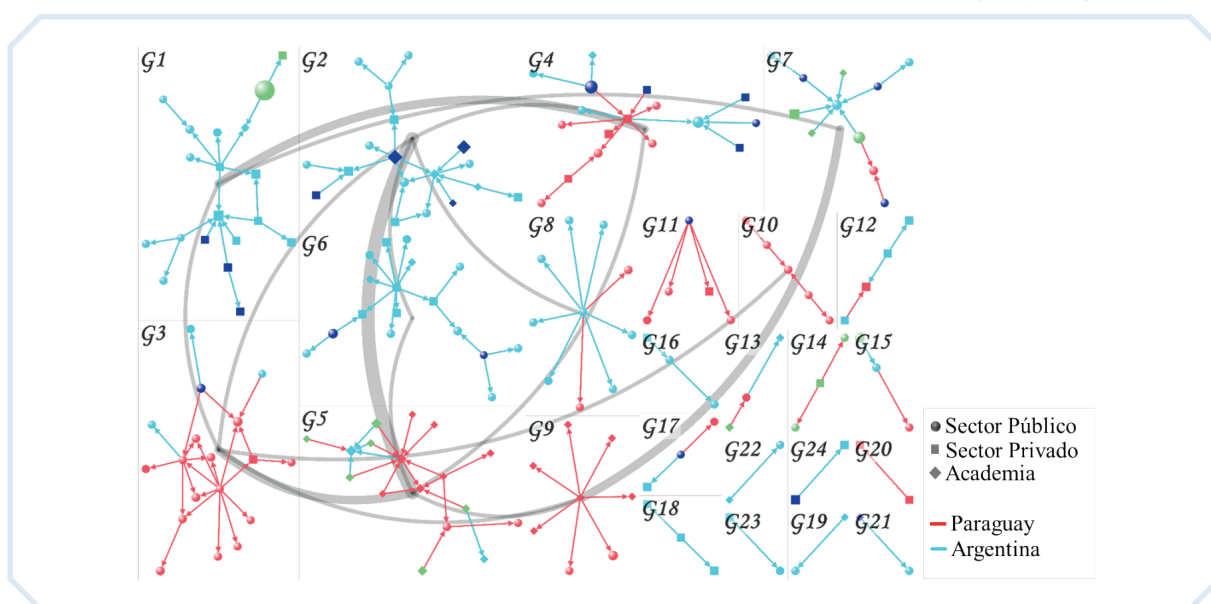
TEXTO para DISCUSIÓN

paraguayo destacó la “necesidad de una mayor cercanía entre las provincias fronterizas que guardan relación al corredor bioceánico” y que “el gobierno de Salta es muy importante que tenga una conexión con nuestro Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, de tal suerte a preparar toda la logística” (Acevedo..., 2021). Sin embargo, no hubo menciones al CVB en la nota de la cancillería paraguaya sobre la reunión entre cancilleres en octubre de 2021 (Acevedo y Cafiero..., 2021), ni en el “comunicado conjunto de los ministros de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay y de la República Argentina” en abril de 2022 (MRE, 2022i).

En torno a la iniciativa del CVB la figura 18 muestra los vínculos entre los actores de Paraguay y Argentina. Según se observa los vínculos intra e inter *clusters* es mínima. Los *clusters* 3, 4 y 5 agrupan actores de ambos países, sin embargo, el *clusters* 3 con 18 actores, representa un 78% de paraguayos y solo un 17% de argentinos. Los *clusters* 4 y 5 con 17 actores muestran que los vínculos están mediados por actores chilenos (clúster 4) y por brasileños (clúster 5). El clúster 4 concentra un 47% de actores paraguayos, 35% de chilenos y 18% de argentinos. De estos actores, el 35% son del sector privado, el 29% público-nacional y el 24% público subnacional. El clúster 5 representa un 53% de actores paraguayos, un 35% de brasileños y un 12% de argentinos. De estos actores, el 88% son académicos y el 12% restante del sector público-nacional. Respecto a los vínculos intergrupales, se observan vínculos más débiles.

FIGURA 18

Relaciones bilaterales entorno a la coordinación del CVB entre Paraguay-Argentina



Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

El CBV no es un proyecto estático, del que se pueda decir que se construye la carretera y punto final.
(Actor público, Chile).

Según un actor del sector académico “toda relación de integración regional se inicia bajo el consenso de los líderes, es como una condición sine qua non para que se genere la cooperación”. A pesar de que las interacciones entre distintos actores en torno a la iniciativa del CBV difieren de un país a otro, a continuación presentamos un cuadro en donde se resumen los principales hallazgos en términos de características favorables y desfavorables:

CUADRO 8
Síntesis de los principales resultados

	Características favorables	Características desfavorables
General	La red refleja la etapa del ciclo vida del corredor en cada uno de los países	Falta de participación de los actores privados para aportar conocimientos sobre infraestructura en el proceso de planificación del CVB
	Destaca el sector académico por su articulación a través de Unirila	Participación limitada de actores subnacionales
	Destacan los vínculos bilaterales Brasil-Paraguay y Chile Argentina	Vínculos multilaterales escasos: nacionalización de los vínculos
Brasil	La alta prominencia de un actor clave facilita la comunicación entre otros actores	Poca participación del sector privado
	Alta interacción en el sector académicos: facilita el desarrollo de estudios técnicos	Escasa articulación entre el sector público nacional y subnacional
	Alta participación del sector público-nacional: facilita la inversión en infraestructuras duras	
Paraguay	Alta participación del sector público-nacional: El CVB es prioridad para el gobierno central	Conexiones por vínculos de mayor longitud: limita la coordinación y planificación
		Ausencia del sector público subnacional
Argentina	Alta participación del sector privado y público subnacional	Ausencia del estado nacional (cuello de botella institucional)
		Red poco con densa y con vínculos de mayor longitud
Chile	Alta cohesión entre actores clave	Escaso vínculo entre el sector público-nacional y subnacional
		Escasa participación del sector privado

Elaboración de los autores.

4 PROPUESTA DE UNA GOBERNANZA INCLUSIVA PARA UNA MEJOR GESTIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL CVB

En general, un corredor económico comprende un conjunto de infraestructuras que ayuda a facilitar las actividades económicas. No obstante, sin instituciones y una estructura de gobernanza para resolver los aspectos del *software*, como las instalaciones comerciales (normas, costumbres, tiempo y costo gastado en las fronteras), posiblemente el *hardware* no funcionará de manera eficiente. Tanto los aspectos duros como blandos que comprende un corredor necesitan una intervención activa y continua de los gobiernos y los formuladores de políticas. Al mismo tiempo, una asociación estratégica para el desarrollo de políticas y un plan de acción para fomentar la cooperación, la integración y el desarrollo de nuevas actividades económicas alrededor de estos proyectos.

En el contexto del CVB desde 2016, en el marco de las reuniones del grupo de trabajo se estudia la viabilidad de establecer un mecanismo de gobernanza para el corredor. Se considera importante reforzar el sentido colaborativo, estimular la transparencia y la coordinación de acciones, bajo el debate de que la infraestructura física no es suficiente para asegurar la eficiencia logística. La implementación de medidas de gobernanza, la adopción de prácticas aduaneras más avanzadas e innovadoras, la mayor interacción entre los agentes económicos locales y la participación de las universidades en torno a un proyecto de infraestructura física, son en su conjunto, iniciativas que se vienen proponiendo desde las primeras reuniones del GT a fin de singularizan el proceso de diseño del corredor (Acta, III Reunión del GT, octubre, San Salvador de Jujuy-Argentina). Sin embargo, muchas de las propuestas no se han concretado, entre ellas, la creación de un mecanismo de gobernanza integrado por un Comité Gubernamental, un Comité Directivo y un mecanismo de apoyo, con cuatro programas temáticos (mesas de trabajo): i) gestión y coordinación de fronteras; ii) infraestructura; iii) desarrollo productivo; y iv) universidades, propuesto en 2017. Sin embargo, cinco años después, este mecanismo de gobernanza para la consecución del proyecto y superar las resistencias en su implementación no se ha logrado. También, otros compromisos y propuestas acordadas pero no todavía cumplidas son:

- diseñar un modelo de facilitación fronteriza capaz de reducir los tiempos de tránsito, mejorar la logística, acelerar la tramitación aduanera y estimular la formación de cadenas productivas regionales (I Reunión del GT, mayo de 2016, Antofagasta-Chile);
- implementar un Plan Territorial de Integración Bioceánica (PTIB) para: i) la Unificación de controles fronterizos; ii) la mejora de la infraestructura física y social; y iii) elaboración de programas de gestión, informatización y control (I Reunión del GT, mayo de 2016, Antofagasta-Chile);

- elaborar una propuesta de Agenda Aduanera Común para uso exclusivo en el corredor, como parte de un plan piloto de facilitación de tránsito entre los cuatro países (III Reunión del GT, octubre, San Salvador de Jujuy-Argentina);
- crear la Red Empresarial del CVB a fin de fortalecer la vinculación y asociación pública privada para potenciar la implementación del proyecto (V Reunión del GT, 3 de noviembre, 2017, Antofagasta-Chile);
- la necesidad de definir un modelo de gestión fronteriza entre Paraguay-Brasil y Paraguay-Argentina (VI Reunión del GT, junio de 2018, Salta-Argentina);
- designar puntos focales responsables de cada una de las mesas del trabajo del GT del CVB (VII Reunión del GT, abril del 2019, Asunción-Paraguay);
- realizar encuentro empresarial con temática en encadenamientos productivos e inversiones recíprocas (VIII Reunión del GT, agosto, 2019, Campo Grande-Brasil).

Este contexto de compromisos pendientes, sumado a los resultados que se exponen en la sección anterior, permiten observar la urgente necesidad de rediseñar la estructura de gobernanza para la coordinación y gestión del corredor. El objetivo de esta sección es proponer un modelo de gobernanza (figura 19) para la coordinación y gestión del corredor a partir de la identificación de las dificultades actuales para la articulación nacional-subnacional, público-privada, multisectorial y transfronteriza. Esta propuesta se plantea en los cuatro siguientes puntos:

- modelo de coordinación para la cooperación regional del CVB (seguimiento y control);
- dilema del actor clave (*stakeholders*);
- promoción del CVB; y
- integración de nuevas mesas: desarrollo social y ambiental, y seguridad fronteriza.

El argumento principal de esta sección es que el desarrollo actual y posterior de la iniciativa del CBV requerirá que las partes interesadas clave se involucren ampliamente, no solo con el sector privado para activar mayores niveles de actividad comercial en la región del Centro Oeste Sudamericano, sino también, con otros sectores que deben traer agendas adicionales a la discusión, incluido el desarrollo social y ambiental desde la perspectiva de la sostenibilidad y la calidad de vida, así como los temas relacionados a la seguridad transfronteriza a lo largo

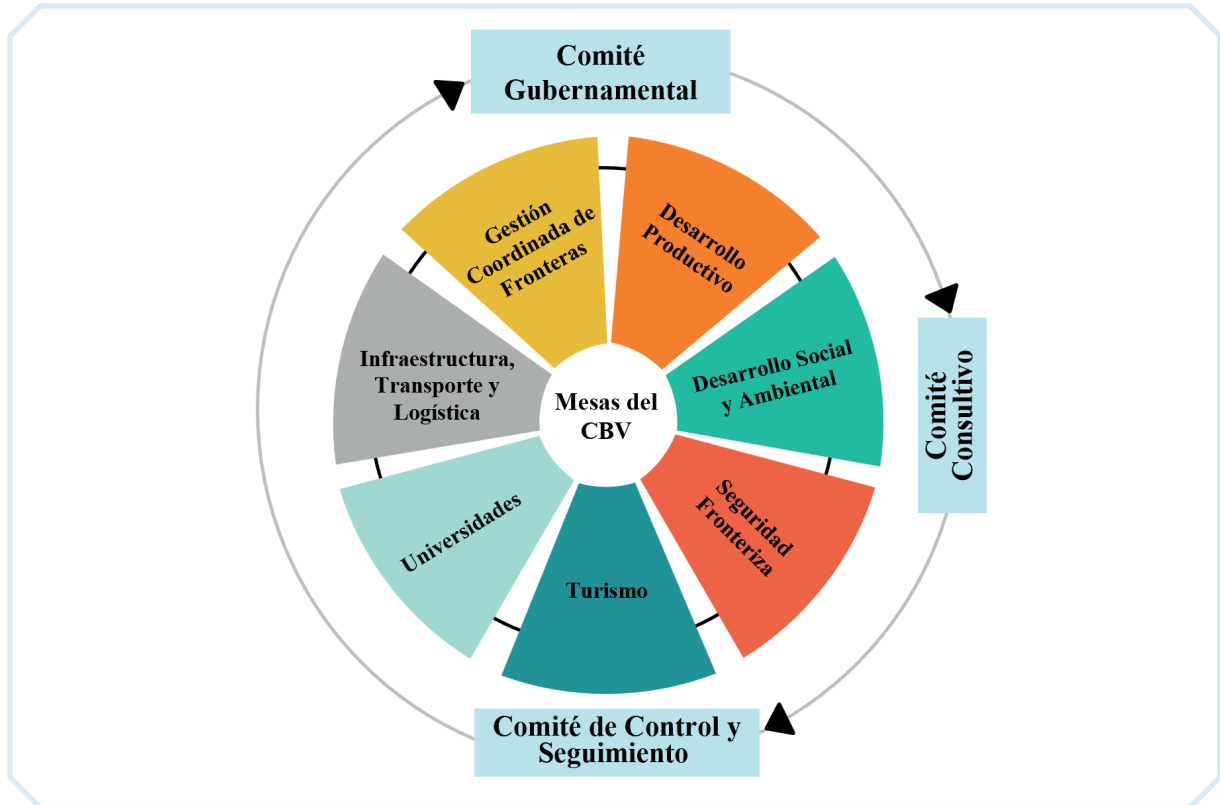
del Corredor. Adicionalmente, el compromiso político tanto de los estados nacionales como subnacionales también será fundamental para garantizar que el apoyo de arriba hacia abajo y el diseño de políticas basadas en los lugares, en términos de inversión y alineación con otras prioridades políticas, estén presentes.

4.1 Modelo de coordinación para la cooperación regional del CVB

Los resultados de esta investigación han mostrado cómo se articulan los distintos actores y sectores alrededor de la iniciativa del CVB. Se observó que hay: i) una marcada desarticulación entre el Estado nacional y subnacional que predomina más en Argentina y Paraguay en comparación con Chile y Brasil; ii) articulación ausente entre actores de Argentina y Paraguay (centro del CVB); iii) desarticulación entre el sector público y privado; iv) escasa participación del sector privado; y v) menor participación de organismos internacionales. De acuerdo con estos puntos, se propone a continuación una estructura de gobernanza que debería empezar por:

- 1) Definir una clara coordinación para la cooperación regional del CVB con la participación de actores del sector público nacional, subnacional, privado y académico de los cuatro países. Retomando la propuesta discutida en 2017 sobre un modelo de gobernanza con un comité gubernamental, un comité consultivo y un mecanismo de apoyo (mesas de trabajo). Se propone definir primero, las funciones y responsabilidades de cada comité; segundo una participación multisectorial y cuatripartita en ambos comités; tercero, definición de un período y políticas de selección para asumir estos cargos; y, cuarto, definición de un comité de control y seguimiento (figura 19). Es importante que para cada comité se discutan y definan las funciones y el grado de independencia de cada uno.

Junto al órgano organizador (comités), las mesas de trabajo del CVB (mecanismo de apoyo) también deben tener una coordinación y secretaría, que deben hacer seguimiento a los compromisos que se firman en cada encuentro así como controlar las acciones que se proponen en torno al desarrollo del CVB. Al respecto, la coordinación y secretaría debería ser compartida por dos países y, como en los comités, debería definirse el período de desempeño en estos cargos.

FIGURA 19**Modelo de gobernanza para el CBV**

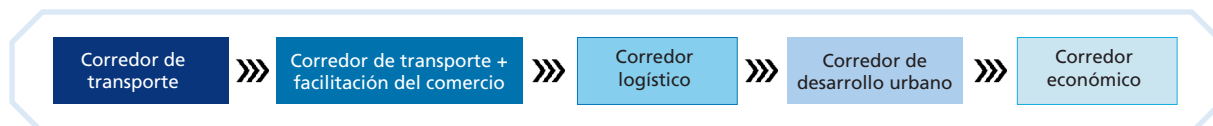
Elaboración de los autores.

Obs.: Figura reproducida cuya maquetación y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a las condiciones técnicas de los originales (nota Editorial).

Según Srivastava (2011), los corredores son proyectos de largo plazo y dinámicos, que pueden evolucionar así. Etapa 1: corredor de transporte; etapa 2: corredor de transporte y facilitación del comercio; etapa 3: corredor logístico; etapa 4: corredor de desarrollo urbano; y etapa 5: corredor económico (figura 20). Por tanto, una estructura de gobernanza debe responder no solo a la necesidad de una cooperación regional clara en torno al corredor, sino también a las necesidades que van surgiendo en el tiempo para coordinar cada una de las acciones sobre inversiones en infraestructuras, la unificación de las normas de tránsito y la facilitación de acuerdos para los flujos comerciales y del turismo en la región, pensando en acciones y/o políticas que sean complementarias a este proyecto y favorezcan el desarrollo de las regiones involucradas. Por tanto, la gobernanza de este proyecto debe ser lo suficientemente fuerte y estable para que el CVB logre materializarse y además avanzar hacia otras etapas de desarrollo.

FIGURA 20

Etapas de desarrollo de un corredor



Fuente: Srivastava (2011).

Elaboración de los autores.

a) Red de empresarial:

Según Kunaka y Carruthers (2014, p. 23, traducción nuestra) "la representación multisectorial y la participación del sector privado son condiciones *sine qua non* para el éxito de los corredores comerciales y de transporte. Un corredor es, por lo tanto, una estructura espacial para superar la fragmentación de los límites legales, institucionales, físicos y prácticos".

Los resultados de la investigación arrojaron que actualmente la participación del sector privado en esta iniciativa es escasa. Por esto, debe retomarse y hacer efectiva la propuesta de crear una red empresarial del CVB, a fin de que se fomente la asociatividad entre empresarios de la región y relaciones de confianza como un instrumento que permita construir relaciones comerciales efectivas a lo largo del corredor y contribuir a la identificación de oportunidades de negocio y colaboración.

b) Fortalecer los vínculos público nacionales y subnacionales:

Como señalan Kunaka y Carruthers (2014), los corredores requieren la "colaboración" del nivel más alto de toma de decisiones y la "cooperación" entre los ministerios, gobiernos nacionales y subnacionales, y actores privados. No obstante, los resultados de este estudio mostraron que hay una estrecha relación y colaboración entre "los extremos", es decir, entre el lado del Atlántico (Brasil) y el lado del Pacífico (Chile), que puede tener efecto contagio (efecto *spillover*) hacia el "intermedio" – en el caso de las relaciones fronterizas Brasil-Paraguay y Chile-Argentina – pero que encuentra debilidades en el centro, es decir, Argentina-Paraguay y también en Argentina-Brasil. Considerando la región fronteriza Argentina-Paraguay y por donde pasan tramos del CVB, los vínculos entre los dos países son bajos y, además, son débiles los vínculos entre los niveles provincial-nacional especialmente en Argentina. Por lo tanto, proponemos que la composición de las mesas garantice la participación de un representante del nivel subnacional más un representante del gobierno nacional y la coordinación conjunta de una de las mesas, por ejemplo, con representantes de Argentina-Paraguay y Argentina-Brasil.

Sumado a lo anterior, se proponen otras dos estrategias, la primera tiene que ver con la articulación entre actores claves y cómo poner la información a disposición de todos los participantes. Mientras que la segunda, está orientada a la creación de dos nuevas mesas: la primera sobre desarrollo ambiental y social, cuyo objetivo es discutir la gestión ambiental del corredor desde una perspectiva de sustentabilidad, las desigualdades territoriales, el desarrollo social y empleabilidad, la perspectiva de género y de los pueblos originarios. La segunda una mesa que se propone es la de seguridad fronteriza, en donde se propone discutir temas sobre la cooperación para la seguridad transfronteriza, los acuerdos para una migración segura y el control del crimen, trata de personas, tráfico de ilícitos, entre otros.

4.2 Stakeholders: el “dilema del actor clave”

Algunas de las preocupaciones más frecuentes que se recogieron a través de la encuesta aplicada tienen relación con: i) la inestabilidad política de la región; ii) la falta de relacionamiento oportuno y positivo con las comunidades originarias de los tramos por donde pasa el corredor, especialmente en Brasil, Paraguay, Argentina y Chile; iii) la dependencia de cuestiones políticas regionales que impiden el avance del proyecto y el abandono de las relaciones multilaterales; iv) las prioridades nacionales diferentes a las regionales; y v) los cambios de gobierno e intereses divergentes en las políticas de integración regional. Además, los resultados mostraron que las relaciones entre actores de los distintos países son relativamente débiles y además, particularmente en Brasil y Chile se encuentra un mayor número de *stakeholders* que concentran las interacciones y conexiones con otras partes de la red del corredor, mientras que en Argentina y Paraguay el número y la interacción de los actores clave es menor. Esto hace relevante considerar la siguiente situación hipotética: ¿Cómo evitar que el proyecto se desarticule si algunos *stakeholders* dejan de participar en la iniciativa?

Como respuesta a esta pregunta y considerando que las redes se constituyen a partir de los contactos que se establecen entre individuos, se propone, primero la creación de una base de datos con la información de cada uno de los actores que participan de esta iniciativa y ponerla a disposición en un repositorio web, en donde además se pueda invitar a otros actores a ser parte del proyecto, así como motivar al sector privado a vincularse y al mismo tiempo acceder a una base de actores del mismo sector con quienes se puedan establecer redes de negocios. Este repositorio, ayudará además a preservar la memoria institucional y contar con la información de los actores que participan en cada país y al mismo tiempo facilitar el contacto entre actores y la transferencia de información en torno al proyecto. También, el sitio web podría ofrecer un espacio para recoger opiniones y sugerencias de la ciudadanía acerca del CVB en conformidad a los posibles impactos de este proyecto y qué políticas se requieren para evitarlos.

4.3 Promoción del CVB

Como segunda propuesta, relacionada a la propuesta anterior para fomentar los vínculos entre actores del CVB, se invita a realizar misiones empresariales y capacitación técnica, fomentando el encadenamiento productivo de las PyMEs y, de esta forma, la visión integracionista del CVB; que en las páginas oficiales de los gobiernos locales y sus respectivas agencias (por ejemplo, Corfo Antofagasta, Corfo Tarapacá, Prosalta, entre otras agencias) haya un *link* destacado que direcciona el usuario al sitio *web* del CVB (propuesta anterior); y que el sitio *web* disponga de información sobre las ventajas regionales del CVB, como el fomento al turismo, al intercambio universitario, a la producción local, entre otros.

Adicionalmente, es necesaria la promoción de una visión de integración regional para la prospección global de CVB. De los resultados obtenidos, observamos que encontramos una red más densa en el sector académico, con mayor participación de actores en los cuatro países. Al mismo tiempo, en la interacción entre los actores hay predominio de vínculos entre actores de la misma nacionalidad. Esto podría explicarse por dos hipótesis: la primera, que el sector académico es más consciente y más inclinado a establecer contactos internacionales; y la segunda, que existe la percepción compartida de que este corredor beneficiará el territorio en cuestión, es decir, hay una mirada nacional para el corredor, pese su carácter regional y que se inserta en una perspectiva global. Frente a esta situación, es importante construir una visión compartida del corredor y para esto, debe disponerse de mayores vínculos entre actores de los distintos países así como de canales formales e informales (redes sociales) que permitan difundir información en tiempo real sobre los avances, desafíos, impactos y/o actividades relacionadas con el corredor. Esta narrativa sobre el corredor deberá actualizarse a medida que se vayan observando avances en los objetivos propuestos, pero debería guiar los esfuerzos nacionales y subnacionales a largo plazo.

4.4 Propuesta de integración de dos nuevas mesas

El CVB se enfrenta a retos que no son ajenos a la propia región latinoamericana. Una gobernanza adecuada del CVB debe estar al tanto de los principales debates que son prioritarios para los gobiernos de la región en la actualidad. Uno de ellos es la lucha contra la crisis climática y cómo promover el desarrollo sostenible. También destacan las brechas de género y posibles problemas sociales vinculados con los corredores, así como los problemas de seguridad transfronteriza. Para incorporar estos temas, se propone la creación de dos nuevas mesas.

4.4.1 Mesa de desarrollo social y ambiental

La creación de la mesa de desarrollo social y Ambiental busca promover un espacio de participación y discusión de la sociedad civil, y adoptar una perspectiva ambiental, de género y de los pueblos originarios en sus recomendaciones. Esta mesa deberá vigilar una gestión ambiental para lograr un corredor sustentable, superar las desigualdades sociales, lograr desarrollo social equilibrado y mayor empleabilidad. El cuadro de desarrollo social y ambiental se ajusta a los actores típicos de un corredor y sus intereses (cuadro 2), principalmente los siguientes actores: autoridades de salud, socios de desarrollo, consumidores, negocio local, comunidades locales y organizaciones de pueblos originarios.

La perspectiva medioambiental debe formar parte de la agenda de integración, ya sea en materia de comercio, infraestructuras de transporte y energía, y transición energética. Esta propuesta también está en consonancia con el concepto de "infraestructura sostenible", que ha sido incorporado por los bancos multilaterales de desarrollo para abarcar las dimensiones económica, social y medioambiental, además de la sostenibilidad financiera de los proyectos de infraestructura (Bhattacharya *et al.*, 2019). El objetivo número 9 de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) defiende una infraestructura resiliente, es decir, un "infraestructura firme, funcional y sostenible: fuentes de energía fiables, disponibilidad de agua potable, educación, seguridad, servicios sociales y económicos".¹⁴

Además, todos los países del CVB fueron negociadores y firmaron el Acuerdo de Escazú, que garantiza la participación de la población en el acceso a la información medioambiental y en los procesos de toma de decisiones, y tiene como objetivo el derecho a un medio ambiente sano y al desarrollo sostenible.

Por otra parte, la perspectiva de género también debe incorporarse al corredor, considerando que se ha observado una relación entre el aumento de la promoción del turismo y en particular del turismo sexual en regiones fronterizas, como el caso de la ciudad Corumbá-Mato Grosso do Sul (Oliveira y Kukiel, 2019), y que las mujeres son las más vulnerables al trabajo sexual, ISTs, feminicidio, trata de personas (Mostafa, Rezende y Fountoura, 2019). Otro aspecto a ser considerado es la presencia de pueblos originarios que están cercanos a los tramos del CVB para que no sean marginalizados, sino que participen y puedan presentar sus demandas en el GT.

Esta propuesta está respaldada por el artículo 2 de los Estatutos de Cosiplan, que establece "participación ciudadana y pluralismo en las iniciativas de integración regional en infraestructura,

14. Disponible en: <<https://bit.ly/3njcV4n>>.

TEXTO para DISCUSIÓN

reconociendo y respetando los derechos de todos los pueblos y su diversidad multicultural, multiétnica y plurilingüe” (Cosiplan, 2011). Como se ha argumentado, los tramos de la CVB atravesarán la región del Gran Chaco y en ellos se observa una situación ambiental que puede desencadenar una serie de efectos negativos: la degradación ambiental (de los recursos naturales y de la biodiversidad) puede implicar el desequilibrio de los ecosistemas, el empobrecimiento y la migración de la población (Carlino y Veiravé, 2011; Cogna, 2018).

El caso del Gran Chaco evidencia cómo las dinámicas ambientales están vinculadas al creciente protagonismo internacional de los actores subnacionales, los cuales pusieron de relieve la reivindicación del desarrollo regional, la defensa del ambiente y de la diversidad cultural (Cogna, 2018). La institucionalización de ese protagonismo se inició a partir del “Acuerdo Constitutivo de la Comisión Trinacional para el desarrollo del río Pilcomayo” (Bolivia, Argentina y Paraguay) en 1995, de la firma del “Documento de Base del Programa de Acción Subregional del Gran Chaco Americano y Mecanismos de Articulación Institucional entre los tres Países” en 1998, de la “Declaración de Cooperación para el Desarrollo Sostenible del Gran Chaco Americano” en 2001, de la Redes Chaco (RCs) en 2008 y del Foro de Representantes del Gran Chaco Sudamericano en 2016 (Carlino y Veiravé, 2011; Cogna, 2018). Esto evidencia la creciente participación de las regiones y sus respectivas poblaciones en la cooperación internacional en el área ambiental.

En este sentido, se propone fomentar el diálogo con otros organismos regionales, como la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA). Esto se debe a que, en el momento actual de desintegración económica y fragmentación política, la región no dispone de espacios adecuados para abordar estas cuestiones. La primera y única reunión del Área de Trabajo de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de Prosur tuvo lugar en julio de 2022 – y no todos los países de América del Sur participan de Prosur.

4.4.2 Mesa de seguridad fronteriza

Las fronteras pueden ser espacios que aumentan el flujo de comercio, personas e información, pero también, pueden ser vulnerables al tráfico ilícito y trata de personas. Observamos cómo las organizaciones criminales operan en las fronteras, por ejemplo el caso de la frontera Ponta Porã (Brasil)-Juan Pedro Caballero (Paraguay), y en las fronteras del norte de Chile. Particularmente en las fronteras del norte de Chile desde el 2021 se ha registrado un aumento considerable de la delincuencia y del crimen organizado en la región del Norte. En 2022, se anunció un aumento de 164.000 millones de pesos para el presupuesto de Seguridad en 2023 con un enfoque en la región de Antofagasta (Presidente..., 2022a).

La preocupación que estos temas (tráfico ilícito, contrabando y delincuencia) generan para la región y la integridad de las estructuras políticas, económicas y sociales ha sido abordada en espacios de diálogo y concertación regional, que se remonta al comunicado de la Cumbre de Presidentes de América del Sur de 2000, pasando por la institucionalización del Consejo Sectorial en Unasur y en el Área de Trabajo sobre Seguridad y Lucha contra el Crimen de Prosur.

Por lo anterior, la propuesta de crear una mesa de seguridad fronteriza se alinea con la perspectiva de la cooperación regional, en la que la lucha contra el crimen organizado siempre ha estado presente en la agenda regional. A partir de la integración de esta mesa se deberá lograr cooperación para la seguridad transfronteriza, acuerdos para el control de delitos internacionales, de la trata de personas y del tráfico de ilícitos, así como procurar una migración segura y mayor seguridad vial a través de un sistema único de vigilancia.

5 CONCLUSIONES

Desde la firma de los acuerdos de la Declaración de Asunción en 2015 el proyecto del Corredor Bioceánico ha mostrado su resistencia a los cambios en los gobiernos y a los distintos problemas que han afectado a la gobernanza regional. Durante este periodo el proyecto ha avanzado en sus infraestructuras y, más en concreto, en 2025 estará la carretera que unirá los cuatro países que conforman el corredor. Esto es, sin duda, un primer paso pero no es suficiente en un proyecto que tiene una mirada de largo plazo. Todavía los avances en la infraestructura física del corredor son insuficientes, pero donde se muestran más debilidades son en aquellos aspectos que tienen que ver con el diseño institucional y la mayor interacción (cooperación) entre los distintos participantes.

Una situación similar se encuentra en el nivel de desarrollo de las relaciones entre los actores que conforman el corredor. La red de actores es todavía frágil y muestra poca densidad, se evidencia poca participación del sector privado, escasa articulación entre el sector público nacional y subnacional y particularmente en Argentina, ausencia del sector público nacional. Aunque estos resultados son coherentes con la etapa de desarrollo del corredor, podrían convertirse en un cuello de botella para el diseño del conjunto de normas que deberán acompañar la puesta en marcha del corredor (acuerdos aduaneros, de tránsito, sanitarios, fitosanitarios, entre otros) ya que requieren de una mayor cooperación para el diseño y/o acciones de adaptación de las normas a los sistemas ya existentes en cada país. También es preocupante que el sector privado esté ausente del diseño y avance de la iniciativa, puesto que como se ha documentado en distintos estudios sobre corredores, estos proyectos no son exitosos si se garantiza solo el conjunto de infraestructuras, requieren de actores interesados tanto en el transporte de mercancías como en

TEXTO para DISCUSIÓN

el establecimiento de encadenamientos productivos regionales y a través de estos. Es decir, no es suficiente con crear las condiciones para el desarrollo de un nuevo mercado, debe de integrarse a los actores que participarán de ese mercado.

La situación que vive en estos momentos el Corredor Bioceánico es propicia para tomar decisiones que contribuyan a consolidar la tendencia que parece haberse iniciado. Para ello es central repensar la gobernanza del corredor con dos fines principales: avanzar hacia acuerdos más complejos que permitan construir un *software* que garantice resultados a largo plazo; e integrar a todos los actores involucrados, avanzando desde un diseño desde arriba hacia abajo a otro que considere las propuestas de las regiones participantes y la población y genere mecanismo de gestión del corredor desde abajo hacia arriba. Por tanto, se propone un modelo de gobernanza que comprende, además del Comité Gubernamental, el funcionamiento de un Comité Consultivo y un Comité de Control y Seguimiento, también la integración de una de desarrollo social y ambiental y otra de seguridad fronteriza.

Esta propuesta de gobernanza del CVB apunta a la preservación de la red y de los avances del GT, con el funcionamiento de un sitio web que concentre la información sobre el contacto institucional, como un repositorio para preservar la memoria institucional y contar con la información de los actores que participan en cada país. Además, deberá procurar la promoción de una visión de integración regional para la prospección global del CVB, con misiones empresariales y capacitación técnica, fomentando al encadenamiento productivo de las PyME; que en las páginas oficiales de los gobiernos locales y sus respectivas agencias haya un *link* destacado que dirija al usuario al sitio *web* del CVB; proporcionar información a los usuarios sobre las ventajas regionales del CVB, como el fomento al turismo, al intercambio universitario y a la producción local, entre otros.

REFERENCIAS

ACEVEDO Y CAFIERO coincidieron en la visión de ambos países sobre la agenda bilateral y regional. **MRE**, 14 oct. 2021. Disponible en: <<https://bit.ly/40qeUTg>>.

ACEVEDO se reúne mañana con el canciller argentino para hablar sobre la reapertura de fronteras. **MRE**, 13 oct. 2021. Disponible en: <<https://bit.ly/3Kf96X5>>.

ACUERDO de Integración Estratégica entre Argentina y la Federación Rusa. **UIA**, 28 abr. 2015. Disponible en: <<http://bit.ly/3Ken8s1>>.

ACUERDO con China: la Argentina obtiene financiamiento para obras de infraestructura estratégicas y se incorpora a la Franja y la Ruta de la Seda. **Cancillería**, 2022. Disponible en: <<http://bit.ly/3K5ZaOr>>.

AGGARWAL, A. **The concept, evolution, impacts and critical success factors of regional economic corridors**. Munich: MPRA, 2020. (MPRA Paper, n. 110706).

ÁLVAREZ, M.; PONT, M. L.; ODDONE, N. **Paradiplomacia en América Latina**: reflexiones teóricas desde cinco perspectivas. Buenos Aires: Eduntref, 2019. p. 15-51.

ÁLVAREZ, M. En búsqueda de institucionalizar la paradiplomacia: la experiencia argentino-chilena. *In*: ÁLVAREZ, M.; PONT, L. M.; ODDONE, N. (Org.). **América Latina Global**: estudios regionales sobre paradiplomacia. Buenos Aires: Eduntref, 2019. p. 243-274.

ARNOLD, J. **Best practices in management of international trade corridors**. Washington: The World Bank, 2006. (Transport Papers, n. 13).

ARTAZA, M. Chile y Asia hoy: una mirada crítica. **Estudios Internacionales**, año 39, n. 156, p. 55-65, 2007.

ASIAN DEVELOPMENT BANK. **Asian economic integration report 2016**: what drives foreign direct investment in Asia and the Pacific? Philippines: Asian Development Bank, 2016.

ATHENALAB. **Frontera Norte**: momento para un nuevo enfoque. Santiago: AthenaLab, 2019. (Documento de trabajo, n. 2). Disponible en: <https://athenalab.org/wp-content/uploads/2020/01/athenalab_doc_2.pdf>.

BANZATTO, A. P. A. A paradiplomacia como instrumento de integração fronteiriça no Mercosul e a atuação do estado de Mato Grosso do Sul nesse contexto. *In*: LAMOSO, L. (Ed.). **Relações internacionais de Mato Grosso do Sul**: comércio, investimentos e fronteira. Curitiba: Íthala, 2016. v. 1, p. 209-234.

TEXTO para DISCUSIÓN

BARROS, P. S. *et al.* **Corredor bioceánico de Mato Grosso do Sul ao pacífico**: produção e comércio na rota da integração sul-americana. Campo Grande: UEMS; Brasília: Ipea, 2020.

BARROS, P. S. *et al.* **Integração econômica bilateral Argentina-Brasil**: reconstruindo pontes. Brasília: Ipea, 2022. (Nota Técnica, n. 44).

BARROS, P. S.; GONÇALVES, J. D. S. B. O protagonismo do Mato Grosso do Sul para a resiliência do Corredor Rodoviário Bioceânico. **Monções**: Revista de Relações Internacionais da UFGD, v. 10, n. 19, p. 105-128, 2021.

BARROS, P. S.; GONÇALVES, J. S. B. G.; SAMURIO, S. E. Fragmentación política y desintegración económica en Sudamérica : un análisis del protagonismo regional de Brasil. *In*: ORTIZ-MORALES, J. C; STUHLREHER, A. (Ed.). **Concepciones alternativas de la integración latinoamericana**. Bogotá: Ediciones Universidad Cooperativa de Colombia, 2022. v. 1, p. 47-76.

BARROS, P. S.; SEVERO, L. W.; CARNEIRO, H. C. Red interoceánica en América del Sur: corredores bioceánicos y el rol de los estados articuladores. **Boletín FAL-CEPAL**, n. 392, p. 1-21, 2022.

BAXTER, J. *et al.* A bumpy road: maximising the value of a resource corridor. **Extractive Industries and Society**, v. 4, n. 3, p. 439-442, 2017.

BENEDETTI, A.; SALIZZI, E. Fronteras en la construcción del territorio argentino. **Cuadernos de Geografía**: Revista Colombiana de Geografía, v. 23, n. 2, p. 121-138, 2014.

BHATTACHARYA, A. *et al.* **Atributos y marco para la infraestructura sostenible**: informe de consulta. Washington: BID, 2019. (Nota Técnica, n. 01653).

BIMBI, B. "Argentina tiene que ser la puerta de entrada para que Rusia ingrese en América Latina". **Télam**, 3 feb. 2022. Disponible en: <<http://bit.ly/3IP07SW>>.

BORBA GONÇALVES, J. S. B. Evolución de las relaciones bilaterales entre Brasil y Chile desde la política "Convergencia en la Diversidad." **Estudios Internacionales**, v. 53, n. 200, p. 197-233, 2021.

BRASIL, Paraguay, Chile y Argentina crean un frente para el corredor bioceánico. **Nuevo Diario de Salta**, 30 nov. 2021. Disponible en: <<http://bit.ly/40vGgqG>>.

CANDEAS, A. **A integração Brasil-Argentina**: história de uma ideia na "visão do outro". 2. ed. Brasília: Funag, 2017.

CANCELLER busca acercamiento con Salta e insiste con una apertura gradual de fronteras con Argentina. **MRE**, 13 sept. 2021. Disponible en: <<https://bit.ly/3KjpTZc>>.

CANCILLER ACEVEDO estrecha vínculos con Jujuy y busca impulsar mayor comercio, turismo y conectividad terrestre y aérea. **MRE**, 14 sept. 2021. Disponible en: <<https://bit.ly/3KjpTZc>>.

CARLINO, A.; VEIRAVÉ, F. La formación de bloques subregionales: la provincia del Chaco y sus vínculos con los Estados del sur brasileiro. **Ciclos en la historia, la economía y la Sociedad**, v. 19, n. 37, p. 51-75, 2011.

CASTRO, A. C.; CIMINI, F. El financiamiento de la integración infraestructural sudamericana: las dificultades institucionales de constitución de un nuevo arreglo financiero regional. **Revista Tempo do Mundo**, n. 23, p. 123-147, 2020.

CEPAL – COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. **Integración regional: hacia una estrategia de cadenas de valor inclusivas**. Santiago de Chile: CEPAL, 2014. Disponible en: <<https://www.cepal.org/pt-br/node/24749>>.

CHAUVET, P.; BAPTISTE, A. Transporte de carretera en América Latina: evolución de la infraestructura y de sus impactos entre 2007 y 2015. **Boletín FAL**, n. 7, 2018.

COGNA, F. Institucionalización regional del Gran Chaco Sudamericano en el siglo XXI. **Revista del Cisen Tramas**, Maepova, v. 6, n. 2, p. 93-105, 2018.

COMUNICADO conjunto de prensa. **MRE**, 18 feb. 2022a. Disponible en: <<http://bit.ly/3zhhhf6>>.

COMUNICADO conjunto de los ministros de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay y de la República Argentina. **MRE**, 8 abr. 2022b. Disponible en: <<https://bit.ly/3M00fYI>>.

CONSEJO del Mercado Común logra avances estructurales en el Mercosur. **MRE**, 20 jul. 2022. Disponible en: <<https://bit.ly/3M91RB8>>.

COPUS, A. K.; LIMA, P. **Territorial cohesion in rural Europe**. Abingdon: Routledge, 2015.

CORTÉS, R. A. ¿ Qué tan competitivos son los países miembros de la Alianza del Pacífico en infraestructura de transporte?. **Revista EAN**, n. 85, p. 143-172, 2018.

COSIPLAN – CONSELHO SUL-AMERICANO DE INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO. **Estatuto do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento**. [s.l.]: [s.d.], 2011.

DANNENBERG, P.; DIEZ, J. R.; SCHILLER, D. Spaces for integration or a divide? New-generation growth corridors and their integration in global value chains in the global south. **Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie**, v. 62, n. 2, p. 135-151, 2018.

TEXTO para DISCUSIÓN

DÍAZ, J. Integración regional transfronteriza: el caso de San Juan (Argentina) y Coquimbo (Chile). In: ÁLVAREZ, M.; PONT, L. M.; ODDONE, N. (Org.). **América Latina Global**: estudios regionales sobre paradiplomacia. Buenos Aires: Eduntref, 2019. p. 275-298.

DORATIOTO, F. Paraguai: mediterraneidade e política externa até 1989. **Monções**, v. 4, n. 7, p. 191-210, 2015.

DUNFORD, M.; LIU, W. Chinese perspectives on the Belt and Road Initiative. **Cambridge Journal of Regions**, Economy and Society, v. 12, n. 1, p. 145-167, 2019.

EL PRESIDENTE Abdo invitó al presidente Boric a visitar Paraguay y conocer el Corredor Bioceánico. **MRE**, 10 marzo 2022. Disponible en: <<http://bit.ly/40NAgd9>>.

EMBAJADOR de Brasil presentó copia de cartas credenciales. **MRE**, 6 mayo 2022. Disponible en: <<http://bit.ly/3JX8fZx>>.

FAYE, M. L.; McARTHUR, J. W.; SACHS, J. D. *et al.* The challenges facing landlocked developing countries. **Journal of Human Develop**, v. 5, n. 1, p. 31-68, 2004.

FERNÁNDEZ, L. I.; ESPINOZA, A. B. Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional. **Análisis Económico**, v. 19, n. 41, p. 153-174, 2004.

GARAY-VERA, C. Corredores bioceánicos. In: ALVAREZ, S. T. *et al.* (Ed.) **Problemáticas internacionales y mundiales desde el pensamiento latinoamericano**. Santiago de Chile: Ariadna Ediciones, 2020. p. 93.

GRAPPI, G. Asia's era of infrastructure and the politics of corridors: decoding the language of logistical governance. In: NEILSON, B.; ROSSITER, N.; SAMADDAR, R. (Ed.). **Logistical Asia**: the labour of making a world región. Singapore: Palgrave Macmillan, 2018. p. 175-198.

HOPE, A.; COX, J. **Development corridors**. [s.l.]: Coffey International Development, 2015. Disponible en: <<https://bit.ly/3LWiAaY>>.

HOURCADE, O.; ODDONE, N. **Gran Chaco Sudamericano**: un escenario privilegiado para la cooperación transfronteriza. [s.l.]: [s.d.], 2012. Disponible en: <<https://www.researchgate.net/publication/263047020>>.

JUSTE, S. M. La condición de doble periferia en unidades subestatales. **Interações**, Campo Grande, v. 18, n. 4, p. 169-184, 2017.

JUSTE, S.; ODDONE, N. Aportes teóricos para el estudio de la cooperación transfronteriza de unidades subestatales de doble periferia. **Cuadernos de Política Exterior Argentina**, v. 132, p. 63-78, 2020.

KUNAKA, C.; CARRUTHERS, R. **Trade and transport corridor management toolkit**. Washington: World Bank Publications, 2014.

LA CANCELLERÍA Nacional propone realizar evento internacional en el Chaco Central en el marco del Corredor Bioceánico. **MRE**, 16 marzo 2022. Disponible en: <<https://bit.ly/3zhUYWK>>.

LA GIRA de Fernández por Rusia y China reafirma la visión “multilateralista” del gobierno. **Télam**, 7 feb. 2022. Disponible en: <<http://bit.ly/3ze20kf>>.

LA OBRA pública es conectar a la Argentina y acercar pueblos”, afirmó el Presidente. **Casa Rosada**, 2 jun. 2021. Disponible en: <<https://bit.ly/3TN9H5u>>.

LARDÉ, J. Situación y desafíos de las inversiones en infraestructura en América Latina. **Boletín FAL**, n. 347, 2016.

LEIVA, D. BRI and railways in Latin America: how important are domestic politics? **Asian Education and Development Studies**, v. 10, n. 3, p. 386-398, 2021.

MAGENNIS, E. *et al.* Planning a Dublin-Belfast economic corridor: networks, engagement and creating opportunities. **Administration**, v. 69, n. 4, p. 57-82, 2021.

MANNING, S. Embedding projects in multiple contexts-a structuration perspective. **International Journal of Project Management**, v. 26, n. 1, p. 30-37, 2008.

MARIANO, M. P.; MARIANO, K. L. P. As teorias de integração regional e os Estados subnacionais. **Impulso**, v.13, n. 31, p. 47-68, 2002.

MERCADO, M. M. **Integración para la resistencia**: Unión de Asambleas Ciudadanas contra el Modelo Extractivo Exportador en los territorios del Noroeste argentino. Master (Thesis) – Foz do Iguaçu, Universidade Federal da Integração Latino-Americana, 2017.

MINISTRO Allamand se reúne con sus pares de Bolivia, Paraguay y México en el marco de Celac. **Minrel**, 23 jul. 2021. Disponible en: <<http://bit.ly/3IPbPwY>>.

MINISTRO Acevedo participará de Reunión de Cancilleres de Celac en México, donde mantendrá varias bilaterales. **MRE**, 19 jul. 2021. Disponible en: <<http://bit.ly/3FZtVmK>>.

MOSTAFA, J.; REZENDE, M. T.; FONTOURA, N. O. **Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas**: o que mostra o retrato do Brasil?. Brasília: Ipea, 2019. (Cadernos ODS, n. 5).

NELSON Trad conduz 1º fórum “Integração dos Municípios do Corredor Bioceânico”. **Portal do MS**, 5 mayo 2022. Disponible en: <<http://bit.ly/3zvYflz>>.

TEXTO para DISCUSIÓN

ÖBERG, M. **Governance structure for transport corridors**. Tesis (Doctorado) – Luleå Tekniska Universitet, Luleå, 2014. Disponible en: <<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:991753/FULLTEXT01.pdf>>.

OCDE – ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICOS. **The Belt and Road initiative in the global trade, investment and finance landscape**. Paris: OCDE, 2018.

ODDONE, N. **Mercociudades**: una red estratégica para Asunción y otros municipios del Paraguay. Asunción: ISM; Municipalidad de Asunción, 2019.

OLIVEIRA, E. S.; Y KUKIEL, É. D. G. Turismo sexual nas águas do Pantanal: o caso da mercantilização sexual em Corumbá-MS. **Revista GeoPantanal**, v. 14, n. 27, p. 259-274, 2019.

OVANDO, C. Paradiplomacia y actores subnacionales de frontera en Chile desde viejos y nuevos marcos institucionales. **Aldea Mundo**, v. 22, n. 44, p. 7-16, 2017.

OVANDO, C.; ÁLVAREZ, G. La dimensión fronteriza de la política exterior de Chile: inmovilidad y emergencia de nuevas dinámicas. **Estudios fronterizos**, v. 12, n. 24, p. 75-102, 2011.

PALABRAS del Presidente Alberto Fernández en la apertura del 139 período de sesiones ordinarias, del Honorable Congreso de la Nación Argentina, CABA. **Casa Rosada**, 1 marzo 2021. Disponible en: <<https://bit.ly/3LWqxNi>>.

PARAGUAY y Chile firman acuerdo de actualización comercial que fortalecerá la economía, el comercio y la inversión de ambos países. **MRE**, 1 dic. 2021. Disponible en: <<http://bit.ly/3IUqEOY>>.

PARKINSON, J. Analytical studies about the bioceanic corridor. **Interações**, Campo Grande, v. 22, p. 1061-1076, 2022.

PÊGO, B. *et al.* **Fronteiras do Brasil**: uma avaliação do arco sul. Brasília: Ipea, 2020.

PEPE, Z. Belt and Road in Latin America: a regional game-changer? **Atlantic Council**, 8 oct. 2019. Disponible en: <<http://bit.ly/3nUgazs>>.

PERES, P. Em reunião com MS, presidente do Paraguai reforça compromisso com obra da Rota Bioceânica. **Semadesc**, 24 agosto 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/40oRLjZ>>.

PINZÓN, V. G. Estado y frontera en el norte de Chile. **Estudios fronterizos**, v. 16, n. 31, p. 117-148, 2015.

PRESIDENTE SEBASTIÁN Piñera realiza visita oficial al Paraguay. **Minrel**, 2021. Disponible en: <<https://www.chile.gob.cl/paraguay/noticias/presidente-sebastian-pinera-realiza-visita-oficial-al-paraguay>>.

PRESIDENTE de la República Gabriel Boric Font interviene en la segunda sesión plenaria la IX Cumbre de las Américas. **Prensa Presidencia**, 10 jun. 2022a. Disponible en: <<https://prensa.presidencia.cl/fotonoticia.aspx?id=195963>>.

PRESIDENTE de la República anuncia incremento de 164 mil millones de pesos para el presupuesto de Seguridad en 2023. **Prensa Presidencia**, 12 oct. 2022b. Disponible en: <<https://prensa.presidencia.cl/comunicado.aspx?id=202497>>.

PUENTE de la Bioceánica: firman contrato para el inicio del tercer puente con Brasil. **MRE**, 13 dic. 2021. Disponible en: <<https://bit.ly/3zgN5kd>>.

“QUEREMOS reforzar nuestra presencia en las instancias más relevantes para la integración regional”. **Minrel**, 21 jul. 2022. Disponible en: <<http://bit.ly/3KgI2qy>>.

SÁNCHEZ, R. *et al.* **Transporte marítimo y puertos**: desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: CEPAL, dic. 2015. (Recursos Naturales e Infraestructura, n. 176).

SÁNCHEZ, R.; PINTO, F. El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado. **Boletín FAL-CEPAL**, n. 337, 2015.

SÁENZ acompañó al Presidente a Chile y apoyó los acuerdos con el país vecino. **El Tribuno**, 26 enero 2021. Disponible en: <<http://bit.ly/3TQvLfu>>.

SANGUINETTI, P. *et al.* **Caminos para la integración**: facilitación del comercio, infraestructura y cadenas globales de valor. Caracas: CAF, 2021.

SANTOS, C. P. Gobernador defende desburocratizar exportações para potencializar a rota bioceânica. **EPE**, 14 dic. 2021. Disponible en: <<https://bit.ly/40nvXp3>>.

SCHIAVON, J. A. **Comparative paradiplomacy**. Abingdon: Routledge, 2018.

SCHOLVIN, S. Getting the territory wrong: the dark side of development corridors. **Area Development and Policy**, v. 6, n. 4, p. 441-450, 2021.

SCHÖNWEITZ, M. The Öresund committee: cross-border institution-building in the baltic sea region. **Nordeuropaforum**, n. 2, p. 75-94, 2008.

SCHULZ, C. A.; ROJAS-de-GALARRETA, F. Chile as a transpacific bridge: brokerage and social capital in the Pacific Basin. **Geopolitics**, v. 27, n. 10, p. 309-332, 2022.

SCOTT, J. W. European and North American contexts for cross-border regionalism. **Regional Studies**, v. 33, n. 7, p. 605-617, 1999.

SCOTT, J.; CARRINGTON, P. J. (Ed.). **The Sage handbook of social network analysis**. London: Sage Publications, 2011. 640 p.

SEQUEIRA, S. *et al.* **Reviving trade routes**: evidence from the Maputo corridor. Washington: The World Bank, 2014. (Discussion Paper, n. 14).

SILVA, F. R. C. *et al.* Zicosul e a paradiplomacia nas fronteiras da América do Sul. *Geografia em Questão*, v. 13, n. 2, 2020.

SIQUEIRA, R. Comissão da Ponte Bioceânica avança nas tratativas sobre acessos e reforça necessidade de integração aduaneira. **Semadesc**, 29 abr. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/40oRLjZ>>.

SRIVASTAVA, P. **Regional corridors development in regional cooperation**. Philippines: Asian Development Bank, 2011. (Working Paper Series, n. 258).

TIRONI, L. F. Harmonização de regulamentos e normas técnicas no Mercosul. **Revista Tempo do Mundo**, n. 23, p. 235-253, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.38116/rm23art9>>.

TOBLER, W. R. A computer movie simulating urban growth in the Detroit region. **Economic Geography**, v. 46, n. 1, p. 234-240, 1970.

VÁZQUEZ, F. Las reconfiguraciones territoriales del Chaco paraguayo: entre espacio nacional y espacio mundial. **Población y Desarrollo**, v. 28, p. 69-73, 2005.

VILLAR, A. Chile y sus vecinos: el status quo no tiene futuro. *In*: BYWATERS, C.; SOTO, D. S.; VILLAR, A. (Ed.). **Nuevas voces de política exterior**: Chile y el mundo en la era post-consensual. [s.l.]: Fondo de Cultura Económica, 2021. p. 310-326.

VIRGA, T.; MIRANDA, H.; MARCHI, B. de. Integração física na Amazônia sul-americana: a inclusão das órbitas de circulação intrarregionais na agenda pública. **Revista Tempo do Mundo**, Rio de Janeiro, n. 27, p. 215-246, 2021.

WEHNER, L. E. Inter-role conflict, role strain and role play in Chile's relationship with Brazil. **Bulletin of Latin American Research**, v. 35, n. 1, p. 64-77, 2016.

ZICOSUR – Zona de Integração do Centro Oeste da América do Sul. **La zona de integración del Centro Oeste de América del Sur**. Tucumán: Zicosur, 2021a. Disponível em: <<https://zicosur.co/acerca-de-zicosur/>>.

ZICOSUR – Zona de Integração do Centro Oeste da América do Sul. **Se realizó la reunión de la Comisión de Producción Agropecuaria y Agroindustrial**. Tucumán: Zicosur, oct. 2021b. Disponível em: <<https://zicosur.co/se-realizo-la-reunion-de-la-comision-de-produccion-agropecuaria-y-agroindustrial/>>.

EDITORIAL

Coordinación

Aeromilson Trajano de Mesquita

Asistentes de Coordinación

Rafael Augusto Ferreira Cardoso

Samuel Elías de Souza

Supervisión

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Revisión

Bruna Neves de Souza da Cruz

Bruna Oliveira Ranquine da Rocha

Carlos Eduardo Gonçalves de Melo

Elaine Oliveira Couto

Laize Santos de Oliveira

Luciana Bastos Dias

Rebeca Raimundo Cardoso dos Santos

Vivian Barros Volotão Santos

Débora Mello Lopes (estagiária)

Maria Eduarda Mendes Laguardia (estagiária)

Publicación

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Mayana Mendes de Mattos

Mayara Barros da Mota

Tapa

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Proyecto gráfico

Aline Cristine Torres da Silva Martins

*Los manuscritos en idiomas distintos al portugués,
publicados en este documento no han sido revisados.*

Misión de Ipea

Mejorar las políticas públicas esenciales para el desarrollo de Brasil a través de la producción y difusión de conocimientos y del asesoramiento al Estado en sus decisiones estratégicas.

