

► Gobernanza multinivel en el Corredor Bioceánico de Capricornio. Transformación institucional y participación del Banco Interamericano de Desarrollo

Multi-level governance in the Capricorn Bioceanic Corridor. Institutional transformation and participation of the InterAmerican Development Bank

Martín A. Rodríguez¹, Emerson A. Miotto Corazza², Hanae C. Quintana Shiota³ y Carola Bizzi⁴

Relaciones Internacionales/ ensayo científico

Citar: Rodríguez, M.A.; Miotto Corazza, E.A.; Quintana Shiota, H.C.; Bizzi, C. (2026). Gobernanza multinivel en el Corredor Bioceánico de Capricornio. Transformación institucional y participación del Banco Interamericano de Desarrollo. *Omnia. Derecho y sociedad*, 9(2), pp. 175-194.

Recibido: 21 de agosto de 2026
Aceptado: 9 de setiembre de 2026

Resumen

El artículo analiza la transformación de la gobernanza del Corredor Bioceánico de Capricornio a partir de la participación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Se desarrolla una investigación cualitativa, documental y descriptivoanalítica, basada en declaraciones presidenciales, actas del Grupo de Trabajo y de los foros de los territorios subnacionales, documentos del Plan Maestro y estudios técnicos producidos entre 2019 y 2025. Los resultados muestran que el BID no creó la gobernanza del Corredor, sino que se incorporó a una arquitectura institucional preexistente, contribuyendo al fortalecimiento de capacidades técnicas, metodológicas, financieras y de planificación. El Plan Maestro favoreció la sistematización de demandas, la definición de prioridades, la producción de diagnósticos y una mayor articulación entre los niveles nacional, subnacional y local. Sin embargo, la consolidación de esta gobernanza multinivel permanece incompleta y depende de la implementación de las acciones propuestas y de mecanismos permanentes de coordinación regional. Comprender el Corredor Bioceánico más allá de su dimensión logística permite reconocerlo como un espacio de gobernanza territorial, integración regional y cooperación multinivel.

Palabras clave: gobernanza multinivel - Corredor Bioceánico de Capricornio - Banco Interamericano de Desarrollo - integración regional - estados subnacionales

¹ Universidad Católica de Salta.

² Universidad Católica Dom Bosco, Mato Grosso do Sul (Brasil).

³ Universidad Católica Dom Bosco, Mato Grosso do Sul (Brasil).

⁴ Universidad Católica de Salta.

Abstract

This article analyzes the transformation of governance in the Capricorn Bioceanic Corridor following the participation of the Inter-American Development Bank (IDB). The study adopts a qualitative, documentary, descriptive, and analytical approach based on presidential statements, Working Group and Subnational Territories Forum records, Master Plan documents, and technical studies produced between 2019 and 2025. The results show that the IDB did not create the Corridor's governance structure but joined a preexisting institutional architecture, contributing to the strengthening of technical, methodological, financial, and planning capacities. The Master Plan supported the systematization of demands, the definition of priorities, the production of diagnostics, and greater coordination among national, subnational, and local levels. However, the consolidation of this multilevel governance remains incomplete and depends on the implementation of proposed actions and the creation of permanent regional coordination mechanisms. Understanding the Bioceanic Corridor beyond its logistical dimension makes it possible to recognize it as a space of territorial governance, regional integration, and multilevel cooperation.

Keywords: multilevel governance - Capricorn Bioceanic Corridor - InterAmerican Development Bank - regional integration - subnational states

Introducción

Inserto en Sudamérica, el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) constituye una de las iniciativas de integración logística, física e institucional. Aunque presentado como un proyecto de infraestructura vial cuyo propósito es conectar el Atlántico con el Pacífico, su alcance excede la dimensión del transporte; implica también la articulación de gobiernos subnacionales, organismos internacionales, comunidades, empresas y Estados cuyas interacciones aportan a que el Corredor pase de ser una ruta de tránsito a un nodo de desarrollo.

Territorialmente, el CBC se extiende por Brasil, Paraguay, Argentina y Chile e incorpora áreas fronterizas y periféricas que usualmente presentan limitaciones estructurales y logísticas en cuanto a lo que insertarse en el circuito comercial respecta; por lo tanto, el Corredor no solo se presenta como un nexo entre espacios geográficos, sino que también es la plataforma donde salen a relucir las capacidades estatales, los intereses privados, las demandas de las comunidades locales y las expectativas de mejora en la calidad de vida y desarrollo. Por lo tanto, analizar el Corredor Bioceánico de Capricornio implica no solo verlo como una obra de infraestructura sino analizarlo como un proceso de gobernanza multinivel.

Desde este punto de vista, pasarían a tener mayor relevancia los mecanismos de coordinación existentes entre los distintos niveles de gobierno y los actores involucrados, además de las preocupaciones tradicionales sobre si las obras viales se ejecutan o los pasos fronterizos se encuentran habilitados. De este modo, la gobernanza del Corredor no puede reducirse a declaraciones de grupos de trabajo sino que debe ponderarse en función de su capacidad de generar coordinación efectiva, continuidad institucional y apropiación territorial, ya que uno de los principales desafíos del CBC recae en la necesidad de fortalecer las redes de cooperación entre actores nacionales, subnacionales y las comunidades locales, así como también ampliar la participación en el proceso de toma de decisiones del sector privado, la academia y la sociedad civil (Franco et al., 2023).

A partir de 2023, con la incorporación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la institucionalización del CBC ingresó en una nueva etapa, en la cual a las estructuras previamente existentes se incorporaron instrumentos de planificación regional vinculados a la iniciativa de Bienes Públicos Regionales.

Considerando lo anteriormente mencionado, el propósito de este artículo es analizar la transformación de la gobernanza del CBC a partir de la participación del BID. En este sentido, la pregunta que orienta la investigación es ¿de qué forma la gobernanza del Corredor Bioceánico de Capricornio fue transformada a partir de la participación del Banco Interamericano de Desarrollo? Se parte de la hipótesis de que, si bien el Corredor contaba con una institucionalidad previa conformada por declaraciones presidenciales, grupos de trabajo, foros y mesas temáticas, la participación del BID y la formulación del Plan Maestro contribuyeron a fortalecer y complejizar su arquitectura de gobernanza multinivel, incorporando instrumentos de planificación, coordinación y seguimiento regional. Metodológicamente, el estudio adopta un enfoque cualitativo y documental, combinando el análisis de documentos institucionales, actos y registros de las instancias de gobernanza del Corredor con documentos y productos técnicos del BID, con especial atención a la evolución observada entre 2019 y 2025.

Marco Teórico

El objeto de estudio que nos preocupa demanda distinguir tres dimensiones de análisis: la gobernabilidad, la gobernanza y la gobernanza multinivel. Esta distinción es relevante ya que, como previamente lo hemos establecido, el CBC no es únicamente una obra de infraestructura sino una política regional que requiere articulación entre las escalas territoriales que lo integran mediante capacidades estatales, coordinación e involucramiento de la población civil.

En cuanto al primer concepto, la gobernabilidad, hace referencia a la capacidad de los gobiernos de conducir procesos políticos, procesar demandas, sostener decisiones e implementar políticas públicas. De este modo, la gobernabilidad hace referencia principalmente al desempeño del Estado y su capacidad para mantener el orden, la eficiencia y la legitimidad. Avalor (2023) sostiene que la gobernabilidad permite observar las capacidades institucionales del gobierno frente a las demandas sociales, los intereses corporativos y las tensiones que atraviesan la acción pública. A los fines del análisis del CBC, la gobernabilidad resulta de suma importancia; ya que la concreción del proyecto depende de que los Estados partícipes tengan la capacidad de sostener el compromiso en el tiempo, así como también de coordinar sus aparatos estatales, ejecutar obras de infraestructura conjuntas, armonizar procesos fronterizos y, sobre todo, garantizar la continuidad del proyecto a lo largo de los sucesivos cambios de gobierno.

La gobernanza, por otro lado, permite analizar cómo se coordinan las decisiones, normas y políticas en el sistema, el concepto refiere a procesos de coordinación entre actores mediante reglas, instituciones, redes, procedimientos, estándares, acuerdos o prácticas, etc. La gobernanza podría entenderse, entonces, como la gestión de redes en la que intervienen múltiples actores públicos y privados (Natera, 2004). Aguilar Villanueva (2024) sugiere que la nueva gobernanza pública surge porque los gobiernos por sí solos no disponen de todos los recursos necesarios para resolver temas complejos. De este modo, la gobernanza emerge como una forma de conducción interdependiente.

Aplicar los conceptos previamente desarrollados al caso del CBC nos permite comprender que su desarrollo no puede ni debe depender pura y exclusivamente de decisiones de la alta política, y que si bien la infraestructura física resulta una condición básica y necesaria, también resulta insuficiente; ya que si lo que se busca es que el Corredor sirva como una plataforma de integración y desarrollo, se debe contar asimismo con coordinación aduanera, gestión fronteriza, servicios logísticos, inversiones privadas y participación social, entre otros requerimientos.

Otro concepto relevante para el análisis es el de gobernanza multinivel. Este parte de la premisa de que las decisiones públicas ya no se concentran pura y exclusivamente en el Estado nacional, sino que se distribuyen entre distintos niveles de autoridad: el internacional, nacional, subnacional y local. En el caso del Corredor, podemos notar que intervienen los Estados nacionales de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, así como también sus unidades subnacionales —provincias, estados, regiones, departamentos y municipios— y además organismos internacionales, universidades, cámaras empresariales y organismos de la sociedad civil (OSC). Es en esta instancia resulta importante comprender que el desafío de la región en cuanto al CBC no consiste únicamente en sumar actores, sino en construir mecanismos de coordinación entre los diferentes niveles, es decir, construir gobernanza multinivel.

En el análisis de redes que realizan Franco et al. (2023) se evidencia la presencia de múltiples actores, pero también se identifican debilidades que presenta el CBC en su articulación transnacional; como ser la baja participación del sector privado y las dificultades existentes al momento de articular al interior de los Estados, la esfera nacional con la subnacional y la local. Lo cual, de alguna manera, cuestiona si hasta ese momento existía una gobernanza efectiva.

El problema mencionado anteriormente sobre la dificultad de coordinar esferas de decisión al interior de los Estados se vincula también con el hecho de que múltiples territorios comprometidos en el CBC se encuentran en una condición de periferia tanto dentro de sus Estados como del sistema internacional (Juste y Oddone, 2020), lo cual afecta a la gobernanza multinivel. Esta idea de “periferia de la periferia” nos ayuda a comprender situaciones como la del noroeste argentino (NOA), el Chaco paraguayo, Mato Grosso do Sul y el norte chileno. Aquí se presenta un gran desafío, ya que el CBC puede resultar un arma de doble filo en tanto puede reducir aislamientos históricos o reproducir las desigualdades si los territorios periféricos atravesados quedan lisa y llanamente limitados al tránsito, sin una correcta apropiación de beneficios.

El aislamiento de territorios históricamente periféricos nos lleva a pensar en la dimensión territorial del desarrollo; en este aspecto, Mazurek (2009) advierte que, al momento de analizar la gobernanza en territorios de América Latina, debe ponderarse siempre la descentralización, la participación, las capacidades locales, los recursos y conflictos. El Corredor, entonces, debe considerarse no solo como una línea de conexión entre puertos, sino también como un espacio de intervención territorial donde se disputan modelos de desarrollo, formas de integración y distribución de beneficios.

A esta altura podemos cuestionarnos si el CBC generará desarrollo para los territorios involucrados o solo aumentará el volumen de mercancías. Pues bien, para responder a esto, autores como Fau (2019) diferencian los corredores de transporte de los de desarrollo, y sugieren que no toda conectividad logística produce automáticamente transformación territorial. Un corredor puede mejorar la circulación de bienes y reducir costos, pero ello no necesariamente implica desarrollo. Siguiendo este mismo razonamiento, Álvarez (2019) sugiere que los corredores bioceánicos pueden incluso formar parte de una dinámica de reordenamiento territorial asociada a lógicas extractivas y a la inserción subordinada de regiones periféricas en circuitos globales de acumulación. Por cuestiones como estas, al momento de analizar el CBC debemos cuestionarnos juiciosamente cuáles son las condiciones necesarias para que el corredor no sea únicamente de tránsito, sino también un corredor de desarrollo.

Se debe considerar que un proyecto de esta envergadura no tiene solo impacto económico, sino también de características ambientales, sociales y de gobernanza, donde esta última no puede limitarse únicamente a la eficiencia logística y a la competitividad

comercial sino que, además, se debiera considerar el impacto ambiental del proyecto, los pueblos originarios y la participación ciudadana, entre otros factores. Por tanto, se puede inferir que el CBC puede generar oportunidades, tanto como riesgos socioambientales y culturales en territorios sensibles, como ser la previamente mencionada periferia de la periferia, “como el Gran Chaco” (Redes Chaco 2025). Para situaciones como esas, el fallo de la Corte Interamericana de Derechos Humanos (2020) en el caso *Lhaka Honhat vs. Argentina* recuerda la centralidad de los derechos territoriales indígenas, la consulta y la protección del ambiente en procesos que afectan territorios comunitarios.

Por último, para lo pertinente al concepto de “capacidades institucionales” seguiremos a SalazarXirinachs y Boeninger Sempere (2025), quienes proponen un enfoque basado en capacidades técnicas, operativas, políticas y prospectivas (TOPP) para estudiar la reciente evolución de CBC. Si desglosamos las características del enfoque, entendiendo que las capacidades técnicas refieren a la producción de diagnósticos, información y planificación; las operativas, a la ejecución concreta de acciones; las políticas, a la construcción de acuerdos, legitimidad y coordinación; y las prospectivas, a la posibilidad de anticipar cambios y orientar estrategias de largo plazo, esto nos lleva a pensar que la participación del BID en el CBC contribuye a fortalecer algunas de estas capacidades.

Institucionalización y gobernanza del CBC

La iniciativa del Corredor surgió con la firma de la Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos, que los presidentes de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay firmaron el 21 de diciembre, durante la XLIX Reunión Ordinaria del Consejo del Mercado Común y Cumbre de Jefes de los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados. En esta los presidentes retomaron los antecedentes desarrollados en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), definiendo este corredor vial entre Campo Grande (capital de Mato Grosso do Sul, en Brasil) hasta los puertos del norte de Chile; pasando por Puerto Murtinho (en Brasil), Carmelo Peralta, Mariscal Estigarribia (en Paraguay), Misión La Paz, Tartagal, Salta y Jujuy (en la Argentina). Aunque en la Declaración se contempla que los puertos, aeropuertos, ferrovías e hidrovías constituyen un eje de integración y desarrollo para llegar con productos al Asia Pacífico, la iniciativa se centró en las carreteras.

Los objetivos iniciales, manifestados en la Declaración, fueron los siguientes: mejorar la infraestructura física, facilitar el tránsito transfronterizo, agilizar los procedimientos aduaneros, y elevar la eficiencia logística y la competitividad regional (Gobiernos de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, 2015).

En la Declaración, los presidentes instruyeron a los ministerios de Economía a conformar un grupo de trabajo entre los cuatro países, que además debían contar con la participación de los ministerios de Infraestructura, Obras Públicas y Transporte, además de instituciones vinculadas —incluyendo al sector privado— para evaluar distintos modos de infraestructura y transporte, lo cual demuestra la vocación de un trabajo articulado público y privado. En esta instancia no se menciona específicamente a los entes subnacionales, pero se establece la forma de trabajo en grupos, que luego debían definir la organización y un reglamento.

A partir de allí comenzaron las Reuniones del Grupo de Trabajo, la primera en el mes de mayo de 2016, en Antofagasta; luego la segunda, en Campo Grande en el mes de julio; la tercera en Jujuy, en el mes de octubre. En 2017 se dieron la cuarta en Asunción, en mayo; y la quinta en Antofagasta, durante el mes de noviembre (Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial, 2016a, 2016b, 2016c, 2017a, 2017b).

En el mes de diciembre de ese año, aprovechando la LI Reunión Ordinaria del Consejo del Mercado Común y la Cumbre de Jefes de Estados Partes y Estados Asociados del Mercosur, los presidentes de los cuatro países firmaron la Declaración de Brasilia sobre Corredores Bioceánicos. Corredor Carretero Centro Oeste de Brasil - Puertos del Norte de Chile. En esta reconocieron la tarea realizada por el Grupo de Trabajo (Gobiernos de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, 2017), así como también el avance de ciertas obras de infraestructura, resaltando los pasos transfronterizos carreteros de Sico y Jama, coincidiendo en que el aporte de la participación del sector privado, las universidades locales y de la sociedad civil era fundamental para el proceso de la implementación del Corredor y apoyaron la creación de la Red de Universidades (actualmente, la Red Universitaria de la Ruta de Integración Latinoamericana —UNIRILA—).

En esta Declaración los presidentes concuerdan en que el Corredor debe permitir el desarrollo multidimensional en el ámbito subregional e integrarse con el resto del mundo a partir de la complementariedad de los ámbitos territoriales. Asimismo reconocen la necesidad de contar con un plan piloto, con miras a la agilización de los procedimientos aduaneros y una inspección y control fronterizo eficiente y eficaz (para la carga). Para ello instruye al Grupo de Trabajo a coordinar con las agencias nacionales responsables, y le indican que en un año defina los procedimientos y estandarizaciones que permitan la coordinación para el tráfico transfronterizo de carga, ello según el modelo de datos propuesto por la Organización Mundial de Aduanas.

De acuerdo con las actas de las diferentes reuniones del Grupo de Trabajo, y hasta la creación del I Foro de los Territorios Subnacionales, en mayo de 2022, la estructura institucional formal del Corredor estuvo predominantemente concentrada en el nivel intergubernamental. En 2018 se realizó la VI Reunión del Grupo de Trabajo en Salta. En 2019 se celebraron la VII Reunión, en Asunción, los días 3 y 4 de abril, y la VIII Reunión,

en Campo Grande, los días 21 y 22 de agosto. Durante 2020 y 2021 las reuniones fueron interrumpidas en el contexto de la pandemia del COVID19, retomándose en noviembre de 2022 con la IX Reunión, celebrada en Antofagasta (Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial, 2022a).

Respecto a los temas abordados por el Grupo de Trabajo, se destaca que en la III Reunión, en San Salvador de Jujuy (octubre de 2016), se organizaron cuatro mesas temáticas: Universidades, Gestión Coordinada de Fronteras, Desarrollo Productivo e Infraestructura, Transporte y Logística. Posteriormente se incorporó la mesa de Turismo. De esta manera se amplió la agenda institucional, incorporando cuestiones de tipo productivo, académico y de oferta turística a la cuestión central de transporte y facilitación aduanera, lo que llevó a la incorporación de nuevos actores en la gobernanza, no solo gubernamentales de nivel nacional sino también de nivel subnacional y privados: empresas, universidades, agentes turísticos, agencias de promoción (Franco et al., 2023).

En el año 2021 no se desarrollan reuniones del Grupo de Trabajo, pero en mayo de 2022, en Campo Grande, surgió el I Foro de Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio, denominado en aquel momento I Foro sobre la Integración del Corredor Vial Bioceánico. Allí los gobiernos de las provincias de Salta, Jujuy, del estado de Mato Grosso do Sul, de las regiones de Antofagasta, Tarapacá y de los departamentos de Alto Paraguay, Presidente Hayes y Boquerón establecen una cumbre de gobernadores como máxima instancia de decisión en lo que respecta a las políticas a implementarse sobre el Corredor desde este nivel. También se fortalece la institucionalidad con la creación de una presidencia *pro tempore*, una comisión ejecutiva y comisiones técnicas (Foro sobre la Integración del Corredor Rodoviario Bioceánico, 2022a, 2022b). La modalidad de trabajo se desarrolló a partir del establecimiento de diferentes mesas sobre cuestiones productivas, ambientales, sociales, académicas y territoriales.

A partir de allí la gobernanza queda articulada en dos niveles complementarios. El Grupo de Trabajo cuatripartito continúa trabajando y articulando sobre las cuestiones de competencia nacional —aduanas, migraciones, seguridad, pasos transfronterizos—, mientras que en los foros se representan los intereses de competencia local, en donde los diferentes actores participantes buscan consensuar soluciones y pedidos a los Estados nacionales.

Incorporación del BID

Posteriormente, en el III Foro de Territorios Subnacionales, en la ciudad de Salta, en abril de 2023, los ocho gobiernos locales acordaron solicitar el apoyo estratégico y financiero del Banco Interamericano de Desarrollo. El BID se compromete a la colaboración técnica con el Corredor y lo incorpora en su programa de Bienes Públicos Regionales. La

Cooperación Técnica RGT4399 fue autorizada el 12 de septiembre de 2023, con Argentina, Brasil, Chile y Paraguay como beneficiarios y un financiamiento de 600 000 USD, destinado a la elaboración del Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2023b).

La incorporación del BID también trae consigo la elaboración de informes, la producción de conocimiento y la continuidad entre las sucesivas presidencias *pro tempore*, además brinda la asistencia para sistematizar la información y una metodología común para coordinar instituciones con competencias diferentes.

El principal instrumento de la nueva institucionalización es el Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio. Este procura construir una visión común, identificar proyectos prioritarios y establecer una hoja de ruta regional. Se organiza en tres dimensiones: facilitación del comercio, infraestructura física y digital, y desarrollo productivo local y regional. También contempla un mecanismo de gobernanza para gestionar, implementar y monitorear las acciones que se proponen en las mesas de los foros (BID, 2023b).

El Plan Maestro supera la visión de un corredor vial tradicional considerando el desarrollo de cadenas de valor, las capacidades empresariales y el capital humano. De esta manera, la iniciativa se considera como un corredor de desarrollo sostenible, cuya implementación requiere la participación coordinada de gobiernos nacionales y subnacionales, empresas, universidades y organizaciones sociales (Corredor Bioceánico de Capricornio, s. f.a).

Los primeros estudios desarrollados en el marco del Plan Maestro bajo contratación del BID fueron los de Facilitación del Comercio y Procesos Transfronterizos, en 2025, por parte de la consultora Procomex, y el Estudio sobre Infraestructura Física y Digital con foco en cadenas de valor, en 2026, por parte de Slott Consulting, de Barcelona, en consorcio con SPIM Consulting. Ambos trabajos llevaron un año de elaboración y las consultoras realizaron múltiples reuniones con diversos actores gubernamentales y privados (empresarios, cámaras de comercio y de transporte, gestores aduaneros y de comercio exterior), lo que fortaleció la gobernanza multinivel.

Antecedentes del BID en la región

Como precedentes importantes a la intervención directa del BID en el CBC se puede mencionar el proyecto ART1218 para la provincia de Jujuy, aprobado en junio de 2019, destinado a fortalecer la gobernanza de los recursos de Litio. En este se establecieron los objetivos de mejorar el control técnico y ambiental de los proyectos, fortalecer las capacidades institucionales y promover la relación entre el gobierno provincial, las empresas y la sociedad civil (BID, 2019).

La producción de litio tanto en Salta como en Jujuy se conecta con el Corredor en tanto se trata de una actividad que se constituye como una de las principales cadenas de valor en la región, considerando las inversiones extranjeras, el desarrollo de capital humano, la creación y consolidación de empresas proveedoras locales y la conexión con los puertos chilenos del Pacífico, tanto para la importación de insumos como para la exportación proyectada de los minerales.

En tanto y en paralelo al lanzamiento del Plan Maestro, en la provincia de Salta y por medio del proyecto ARL1386 (BID 2023a, 2023c), se estableció el Programa de Desarrollo Productivo y Exportador, con un financiamiento de 50 millones de dólares, en el año 2023. Este programa busca fortalecer los sectores de agroalimentos, litio, turismo y economía del conocimiento. Incluye capacitaciones, desarrollo de infraestructura, promoción de exportaciones y asistencia a empresas.

Posteriormente, durante la implementación del Plan Maestro, el BID contempla el proyecto ARL1418 (BID, 2026b), que es un crédito de hasta 100 millones de dólares destinado principalmente a pavimentar sectores de la Ruta Nacional 51 —por donde pasa el Corredor— cercanos al paso internacional de Sico. Este proyecto aún necesita la aprobación definitiva del Banco.

La preparación de este préstamo se acompaña con el proyecto de cooperación técnica ART1433 (BID, 2026a), Apoyo a la preparación del Programa de Infraestructura Logística para la Integración Regional de Salta: Corredor Bioceánico. En este caso el BID aporta 400 mil dólares para financiar estudios técnicos, económicos y socioambientales, así como también para fortalecer las capacidades del gobierno nacional y provincial para formular proyectos logísticos eficientes y sostenibles. Este proyecto también se encuentra en la fase de preparación en el BID, a la espera de la aprobación final.

En conjunto estos proyectos muestran tres niveles diferentes de intervención del Banco: el de planificación y gobernanza regional, el de preparación técnica de inversiones, y eventual financiamiento de inversiones y, finalmente, el que busca fortalecer la base productiva y exportadora en el Corredor.

La gobernanza en actas

Dentro del recorte documental de 2019 a 2025, la VIII Reunión del Grupo de Trabajo del Corredor Rodoviario Bioceánico, realizada en Campo Grande los días 21 y 22 de agosto de 2019 y anterior a la creación de los foros, permite observar la configuración predominantemente intergubernamental existente en aquel momento (Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial, 2019a). En la Mesa de Producción y Comercio, representantes de los cuatro países debatieron complementarie-

dades productivas, cadenas globales de valor y obstáculos relacionados con infraestructura, financiamiento, garantías comerciales y procedimientos sanitarios y fitosanitarios (Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial, 2019b). El análisis del registro evidencia capacidad de concertación diplomática y producción de diagnósticos, aunque todavía no se configuraban una unidad regional de ejecución, un programa integrado de acciones ni un sistema común de seguimiento.

En el I Foro de Territorios Subnacionales se incorporó una dimensión territorial complementaria. La Carta de Campo Grande destacó el fortalecimiento de los vínculos institucionales entre los territorios y las posibilidades de generar nuevos flujos comerciales, inversiones y cooperación (Foro sobre la Integración del Corredor Rodoviario Bioceánico, 2022a).

Esta etapa marcó la territorialización de la estructura institucional. Estados, provincias, regiones, departamentos, municipios, universidades, empresas y organizaciones locales adquirieron espacios más definidos de participación. Ello, sin embargo, no implicó transferir a los entes territoriales competencias propias de los gobiernos centrales. El Corredor pasó así a desenvolverse mediante niveles complementarios: el nacional, coordinado principalmente por los ministerios de Relaciones Exteriores; el subnacional, articulado por los ocho territorios participantes mediante los foros, la Comisión Ejecutiva y las comisiones temáticas; y el municipal, todavía en proceso de estructuración (Foro sobre la Integración del Corredor Rodoviario Bioceánico, 2022b; BID, 2023b).

En el II Foro, celebrado en Antofagasta en 2022 y articulado con la IX Reunión del Grupo de Trabajo, se profundizó la interacción entre las instancias subnacional e intergubernamental (Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio, 2022; Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial, 2022a). La realización coordinada de ambos encuentros mostró que estas escalas operaban paralelamente y de forma complementaria. Las mesas temáticas comenzaron a funcionar como interfaces entre las demandas territoriales y las estructuras nacionales responsables de las decisiones. En la Mesa de la Academia, UNIRILA amplió sus ejes hacia áreas como logística, comercio, aspectos legales, turismo, desarrollo local, integración cultural, educación superior, innovación, recursos naturales y migraciones. El Corredor comenzó así a ser concebido no solo como una obra vial, sino como un proceso territorial multidimensional (Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial, 2022b).

La incorporación de nuevos actores y áreas de actuación fortaleció la legitimidad de esta arquitectura, pero también incrementó su complejidad. En 2023 coexistieron declaraciones presidenciales, el Grupo de Trabajo intergubernamental, mesas técnicas, foros subnacionales, plenarios de gobernadores y municipios, participación empresarial y redes académicas. El desafío central ya no residía en la ausencia de institucionalidad, sino en la capacidad para integrar agendas, definir prioridades, convertir demandas en proyectos, distribuir responsabilidades y verificar avances.

Desde 2023, con la participación y el financiamiento del BID por medio del Plan Maestro regional de integración y desarrollo del CBC, se añadieron capacidades técnicas, metodológicas, administrativas y financieras a una institucionalidad preexistente. La actuación del Banco como coordinador técnico y financiero, así como su participación en la secretaría de los foros, contribuyó a mantener la continuidad entre los encuentros, ordenar los trabajos y sistematizar sus resultados.

Estos cambios se hicieron más visibles en el VI Foro, realizado en Campo Grande en febrero de 2025 (Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio, 2025a). Las comisiones comenzaron a elaborar planes anuales vinculados al proceso apoyado por el BID. Las actas revelan una dinámica basada en la revisión de acuerdos previos, definición de acciones prioritarias, establecimiento de plazos, designación de puntos focales, reuniones periódicas y presentación de resultados ante la Comisión Ejecutiva y el foro siguiente. Por ejemplo, en la Comisión de Municipios, los compromisos anteriores fueron clasificados como concluidos, pendientes o sin avances (Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio, 2025b). En tanto, en la Comisión de Turismo el Plan de Trabajo se concentró en tres prioridades: estructura de gobernanza, plan de acción, e identidad turística común (Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio, 2025c).

Esta estandarización modificó la función de las actas. Dejaron de constituir únicamente registros de debates y pasaron a servir también como instrumentos de planificación, asignación de responsabilidades y seguimiento. El foro avanzó, así, desde una secuencia centrada en reuniones, debates y acuerdos hacia un ciclo de revisión, priorización, ejecución, monitoreo y evaluación (Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio, 2025d).

En el VII Foro, realizado en Jujuy en octubre de 2025, esta evolución se tradujo en resultados técnicos concretos (Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio, 2025e) mediante los informes del estudio de la consultora Procomex, Facilitación del Comercio y Procesos Transfronterizos, ejecutado con coordinación técnica y financiera del BID. Este informe consolidó 231 oportunidades de mejora y 264 propuestas de solución (Procomex y Banco Interamericano de Desarrollo, 2025).

Las oportunidades fueron clasificadas según causas relacionadas con sistemas, infraestructura, normas, procedimientos y recursos humanos, mientras que las propuestas se distribuyeron en las escalas nacional, bilateral y multilateral. Esta organización refleja la naturaleza multinivel del Corredor: algunas medidas pueden ser adoptadas por un solo país, otras dependen de la cooperación entre países vecinos, y determinadas iniciativas requieren la actuación conjunta de los cuatro gobiernos.

En marzo de 2026, el Estudio sobre Infraestructura Física y Digital con enfoque en cadenas de valor representó una nueva etapa. Elaborado por SLOTT Consulting

en consorcio con SPIM Consulting, relaciona las infraestructuras vial, ferroviaria, portuaria, aeroportuaria, fronteriza, energética y digital con las principales cadenas productivas del Corredor (Slott Consulting & SPIM, y Banco Interamericano de Desarrollo, 2026). El trabajo estructuró una cartera regional de proyectos, organizó las intervenciones por subsistemas, propuso su secuenciación y estimó aproximadamente 5000 millones de dólares en inversiones durante los primeros diez años y 7700 millones de dólares hasta 2045.

A pesar de estos avances, el informe señaló que todavía no se había definido un marco de gobernanza ni un modelo de negocio para la operación del corredor logístico, mientras numerosos proyectos permanecían en fase conceptual o de estudios. Al mismo tiempo, reconoció que los gobiernos subnacionales habían logrado mantener una dinámica recurrente de intercambios y objetivos compartidos.

En continuidad con esta trayectoria y con los mecanismos de planificación y seguimiento fortalecidos en el marco del Plan Maestro, el VIII Foro de los Territorios Subnacionales, previsto para Antofagasta en noviembre de 2026, incorporó una agenda preparatoria destinada a organizar las actividades de las comisiones y favorecer la presentación de resultados concretos durante el encuentro oficial. Para ello, se establecieron orientaciones comunes y mecanismos de seguimiento de los productos en desarrollo mediante un cronograma coordinado entre las diferentes mesas, que contempla reuniones bimestrales de los actores involucrados.

Como parte de esta preparación, también se previó la realización de preforos presenciales en turismo, seguridad y pueblos originarios, áreas consideradas estratégicas y que requieren espacios específicos de concertación y construcción previa de agendas. La preparación del VIII Foro evidencia, de este modo, la continuidad de una dinámica subnacional que busca articular el trabajo desarrollado entre los encuentros oficiales, estructurar compromisos y acompañar progresivamente su implementación (Gore Antofagasta, 2026).

Una vez examinada la trayectoria histórica a partir de los registros de las reuniones del Grupo de Trabajo de la Comisión Central y de los foros de los territorios subnacionales, resulta necesario considerar también las estrategias desarrolladas dentro de los propios territorios. Estos arreglos locales y subnacionales evolucionan paralelamente a la maduración institucional del Corredor, al internalizar sus demandas, movilizar actores, establecer prioridades y articular respuestas territoriales. Tres casos ilustrativos son los del estado de Mato Grosso do Sul, la provincia de Salta y la provincia de Jujuy.

Gobernanza subnacional

La gobernanza del Corredor en la provincia de Jujuy se ha organizado mediante el Consejo de Desarrollo y Promoción del Corredor Bioceánico de Capricornio, el cual fue creado mediante la Ley 6408, promulgada el 9 de agosto de 2024. Este tiene como objetivos estudiar y proponer políticas, representar a la provincia ante foros, definir prioridades, promover inversiones y coordinar proyectos de infraestructura. Se integra por representantes de los poderes Ejecutivo y Legislativo y de los municipios atravesados por la traza del Corredor, y cuenta con una Unidad Asesora conformada por cámaras empresariales, gremios, colegios profesionales y por la Universidad Nacional de Jujuy. En un encuentro de mayo de 2026, el Consejo estableció sus tres ejes de trabajo: la producción agroindustrial, la minería y servicios mineros, y el turismo (Gobierno de la Provincia de Jujuy, 2024; Las 24 Horas de Jujuy, 2026).

Salta en cambio cuenta con un modelo de coordinación interministerial encabezado por la Representación de Relaciones Internacionales. Este organismo actúa como “punto focal” ante el Grupo de Trabajo de los Ministerios de Relaciones Exteriores, el BID y los demás entes subnacionales y articula el trabajo de los ministerios y secretarías gubernamentales relacionadas con las mesas de trabajo: Economía, Infraestructura, Producción y Minería, Obras Públicas, Vialidad y Comercio Exterior, entre otras. Además, coordina la participación de municipios, la agencia de promoción ProSalta, empresas y universidades en el Plan Maestro y comisiones técnicas de los foros y del Grupo de Trabajo. Tiene como prioridades la Ruta Nacional 51, la operatividad del paso de Sico, el Nudo Logístico de General Güemes y la conexión de centros productivos y mineros con los puertos chilenos (Gobierno de la Provincia de Salta, s. f.; Ministerio de Producción y Minería de Salta, 2025).

Mato Grosso do Sul estructuró un modelo subnacional de carácter transversal y multiactor mediante el Comité Estadual da Rota Bioceânica (CEGROTA), instituido en enero de 2024. El Comité funciona como instancia permanente de coordinación de las demandas vinculadas al Corredor dentro del estado, integrando áreas gubernamentales relacionadas con infraestructura y logística, salud, educación, asistencia social, seguridad pública, turismo, desarrollo económico y relaciones internacionales, además de municipios, universidad y entidades representativas de la sociedad civil y del sector productivo (Mato Grosso do Sul, 2024; Armôa, 2024). Su actuación se orienta a identificar “cuellos de botella”, sistematizar estudios e investigaciones, promover iniciativas de integración, evaluar alternativas de cooperación y financiamiento, y acompañar las acciones mediante reuniones periódicas de frecuencia bimestral (Armôa, 2024).

De esta forma, el CEGROTA ejerce una función horizontal, al integrar diferentes sectores de la administración estatal con actores económicos y sociales, y vertical, al favorecer la relación con los municipios y el gobierno federal, especialmente en materias cuya ejecución depende de competencias nacionales. Su composición, que incluye represen-

tantes de organismos públicos, municipios, universidad y organizaciones empresariales, refuerza su carácter multiactor y territorial (Portela, 2024). Mato Grosso do Sul avanzó, así, en la incorporación de la agenda del Corredor a su propia estructura administrativa, creando un mecanismo capaz de ordenar demandas, establecer prioridades y conectar la acción territorial con las demás escalas de la arquitectura bioceánica.

Conclusiones

La trayectoria analizada permite concluir que la participación del Banco Interamericano de Desarrollo no originó la gobernanza del Corredor Bioceánico de Capricornio, sino que se incorporó a una arquitectura institucional construida progresivamente desde 2015. El Grupo de Trabajo constituyó inicialmente el espacio de coordinación entre los gobiernos nacionales, mientras que la creación de los foros de los territorios subnacionales, a partir de 2022, amplió esta estructura mediante la incorporación de una escala territorial capaz de articular provincias, estados, regiones, departamentos, municipios y otros actores vinculados con el Corredor.

En este sentido, la pregunta que orientó el estudio, “¿de qué forma la gobernanza del CBC fue transformada a partir de la participación del BID?”, puede responderse señalando que el principal cambio no consistió en la sustitución de las estructuras existentes, sino en la incorporación de una nueva capa de capacidades técnicas, metodológicas, financieras y de planificación regional. El Plan Maestro contribuyó a sistematizar demandas previamente dispersas, establecer metodologías comunes, producir diagnósticos y planes de acción, identificar responsables y escalas de intervención y fortalecer los mecanismos de seguimiento entre los sucesivos encuentros. De este modo, la gobernanza pasó de una dinámica predominantemente basada en concertación política, reuniones y acuerdos, hacia otra que incorpora progresivamente instrumentos de planificación, producción de información, monitoreo y orientación a resultados.

Los hallazgos permiten, por tanto, confirmar parcialmente la hipótesis planteada. La intervención del BID y la formulación del Plan Maestro fortalecieron y contribuyeron a una mayor articulación de la arquitectura de gobernanza multinivel del Corredor; pero no permiten afirmar que este proceso se encuentre plenamente consolidado. Los gobiernos nacionales continúan siendo indispensables para las decisiones relacionadas con aduanas, migraciones, transporte internacional, seguridad y otras competencias federales; los gobiernos subnacionales adquirieron mayor protagonismo mediante los foros y sus comisiones, y el nivel municipal todavía se encuentra en proceso de estructuración. A ello se suman diferentes estrategias de institucionalización territorial, como demuestran los modelos desarrollados en Jujuy, Salta y Mato Grosso do Sul.

Los resultados también pueden interpretarse a partir de las capacidades institucionales técnicas, operativas, políticas y prospectivas. La actuación del BID fortaleció particularmente las capacidades técnicas, mediante diagnósticos, información y planificación; las políticas, al facilitar espacios de coordinación entre diferentes niveles y actores; y las prospectivas, al estructurar una visión regional, carteras de proyectos y horizontes de inversión de largo plazo. Las capacidades operativas, sin embargo, permanecen como uno de los principales desafíos, dado que una parte significativa de las acciones identificadas depende todavía de decisiones nacionales, acuerdos bilaterales o multilaterales, disponibilidad de recursos y efectiva implementación de los proyectos propuestos.

La experiencia del CBC evidencia, además, que la gobernanza multinivel no deriva únicamente de la presencia simultánea de múltiples actores, sino de la existencia de mecanismos capaces de articular sus competencias, recursos y escalas de decisión. En este aspecto, la participación del BID contribuyó a reducir algunas de las fragmentaciones identificadas en etapas anteriores y a generar mayor continuidad entre los procesos políticos y técnicos. Sin embargo, los propios estudios desarrollados en el marco del Plan Maestro reconocen que todavía se requieren mecanismos permanentes de gobernanza y un modelo operativo capaz de sostener la integración regional.

En consecuencia, la principal transformación observada entre 2019 y 2025 consiste en el tránsito hacia una gobernanza más diversificada, articulada, técnica y orientada a resultados, sin que ello implique la sustitución de las instancias diplomáticas y territoriales previamente existentes. La consolidación del Corredor como espacio de integración y desarrollo dependerá, finalmente, de la capacidad de convertir los diagnósticos, planes y propuestas construidos en decisiones, inversiones y acciones concretas, así como de institucionalizar mecanismos de coordinación que puedan mantenerse más allá de la vigencia de la cooperación técnica del BID. El desafío que permanece no es, por tanto, únicamente construir el Corredor, sino asegurar que la arquitectura de gobernanza desarrollada sea capaz de transformar la conectividad física en integración territorial y desarrollo para las regiones que lo conforman.

Referencias bibliográficas

- Aguilar Villanueva, L. F. (2024). La nueva gobernanza pública: un panorama conceptual. *Perfiles Latinoamericanos*, 32(63), 1-24. <https://doi.org/10.18504/pl3263-001-2024>
- Álvarez, Á. (2019). Corredores bioceánicos y reordenamiento del territorio en la Argentina. En *XXI Jornadas de Geografía de la UNLP*. Universidad Nacional de La Plata.
- Armôa, M. (2024, 17 de enero). *Governo cria comitê estadual para tratar dos desafios e oportunidades de desenvolvimento de MS com a Rota Bioceânica*. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação.

- Avalle, G. (2023). *Gobernabilidad y gobernanza: enfoques en tensión*. Estudios Políticos.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). Fortalecimiento de las capacidades técnicas, ambientales y sociales para la gobernanza de los recursos de litio en la provincia de Jujuy, Argentina: Proyecto ART1218. <https://www.iadb.org/es/proyecto/AR-T1218>
- (2023a). *El BID aprueba crédito de US\$50 millones para el desarrollo productivo y exportador de Salta, Argentina*. <https://www.iadb.org/es/noticias/el-bid-aprueba-credito-de-us50-millones-para-el-desarrollo-productivo-y-exportador-de>
- (2023b). Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio (PM-CBC): Proyecto RGT4399. <https://www.iadb.org/es/proyecto/RG-T4399>
- (2023c). Programa de Desarrollo Productivo y Exportador de la Provincia de Salta: Proyecto ARL1386. <https://www.iadb.org/es/proyecto/AR-L1386>
- (2026a). Apoyo a la preparación del Programa de Infraestructura Logística para la Integración Regional de Salta: Corredor Bioceánico. Proyecto ART1433. <https://www.iadb.org/en/project/AR-T1433>
- (2026b). Programa de Infraestructura Logística para la Integración Regional de Salta: Corredor Bioceánico. Proyecto ARL1418. <https://www.iadb.org/es/proyecto/AR-L1418>
- Corredor Bioceánico de Capricornio. (s. f.-a). Plan Maestro. <https://corredorbioceanico.org/es/plan-maestro/>
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (2020). Caso Comunidades indígenas miembros de la Asociación Lhaka Honhat (Nuestra Tierra) vs. Argentina: sentencia de 6 de febrero de 2020. Corte Interamericana de Derechos Humanos.
- Fau, N. (2019). Development corridors. *EchoGéo*, 49. <https://doi.org/10.4000/echogeo.18170>
- Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio. (2022). II Foro Antofagasta 2022. Declaración de Antofagasta.
- (2025a). VII Foro de Jujuy. Acta Cumbre (versión en español).
- (2025b). VI Foro de Campo Grande 2025. Comissão de Municípios (versión en portugués).
- (2025c). VI Foro de Campo Grande 2025. Comissão de Turismo (versión en portugués).
- (2025d). VI Foro de Campo Grande 2025. Lineamientos de funcionamiento.
- (2025e). VII Foro de Jujuy. Acta Cumbre (versión en español).
- Foro sobre la Integración del Corredor Rodoviario Bioceánico. (2022a). I Foro de Campo Grande 2022. Carta de Campo Grande.
- (2022b). Convenio de Cooperación Municipios. I Foro de Campo Grande 2022.
- Franco, L., Gonçalves, J. de S. B., Atienza, M., y Silva Barros, P. (2023). Las redes de actores en el Corredor Vial Bioceánico “Mato Grosso do SulPuertos del Norte de Chile”: diagnóstico y propuesta de una gobernanza multinivel. *Interações*, 24(4), e2444180. <https://doi.org/10.20435/inter.v24i4.4180>

- Gobiernos de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay. (2015, 21 de diciembre). Declaración de Asunción sobre corredores bioceánicos.
- (2017, diciembre). Declaración de Brasilia sobre corredores bioceánicos.
- Gobierno de la Provincia de Jujuy. (2024, 9 de agosto). Ley 6408: Créase el Consejo de Desarrollo y Promoción del Corredor Bioceánico de Capricornio. *Boletín Oficial de la Provincia de Jujuy*, (89), 30-31.
- Gobierno de la Provincia de Salta. (s. f.). Representación de Relaciones Internacionales: Competencias. <https://www.salta.gob.ar/organismos/representacion-de-relaciones-internacionales-142>
- Gore Antofagasta. (2026, 24 de julio). *Pre-Foros Tocopilla y San Pedro de Atacama: Corredor Bioceánico “Un nuevo comienzo, nuevas oportunidades para el territorio”*. <https://gorean-tofagasta.cl/pre-foros-tocopilla-y-san-pedro-de-atacama-corredor-bioceanico-un/goreantofagasta/2026-07-24/192655.html>
- Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial. (2016a). I Reunión GTCBC. Antofagasta 2016.
- (2016b). II Reunión GTCBC. Asunción 2016.
- (2016c). III Reunión GT-CBC. Jujuy 2016.
- (2017a). IV Reunión GT-CBC. Asunción 2017.
- (2017b). V Reunión GT-CBC. Antofagasta 2017.
- (2019a). VIII Reunión GT-CBC. Campo Grande 2019.
- (2019b). VIII Reunión GT-CBC. Campo Grande 2019. Mesa de Producción y Comercio.
- (2022a). IX Reunión GT-CBC. Antofagasta 2022.
- (2022b). IX Reunión GT-CBC Antofagasta 2022. Mesa de Universidades.
- Juste, S., y Oddone, N. (2020). Aportes teóricos para el estudio de la cooperación transfronteriza de unidades subestatales de doble periferia. *Cuadernos de Política Exterior Argentina*, 132, 6378.
- Las 24 Horas de Jujuy. (2026, 12 de mayo). *Corredor Bioceánico: Jujuy definió sus ejes estratégicos para 2026*. <https://las24horasdejujuy.com.ar/corredor-bioceanico-jujuy-definio-sus-ejes-estrategicos-para-2026/>
- Mato Grosso do Sul. (2024). Decreto N.º 16.366, de 16 de enero de 2024. Institui o Comitê Estadual da Rota Bioceânica (CEG-ROTA). *Diário Oficial do Estado de Mato Grosso do Sul*.
- Mazurek, H. (Ed.). (2009). *Gobernabilidad y gobernanza de los territorios en América Latina*. Instituto Francés de Estudios Andinos, Institut de Recherche pour le Développement, CESUUMSS.
- Ministerio de Producción y Minería de Salta. (2025, 9 de octubre). *Foro Corredor Bioceánico: Salta expuso los avances de su estrategia logística*. <https://produccionsalta.gob.ar/foro-corredor-bioceanico-salta-expuso-los-avances-de-su-estrategia-logistica/>

- Natera, A. (2004). La noción de gobernanza como gestión pública participativa y reticular. *Documentos de Trabajo Política y Gestión* (2/2004). Universidad Carlos III de Madrid, Departamento de Ciencia Política y Sociología.
- Portela, R. (2024, 17 de enero). *Governo institui o Comitê Estadual da Rota Bioceânica com 20 membros*. Midiamax.
- Procomex y Banco Interamericano de Desarrollo. (2025). *Plan Maestro de Facilitación del Comercio y Procesos Transfronterizos del Corredor Bioceánico de Capricornio*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Redes Chaco. (2025). *Corredor Bioceánico Capricornio: Explorando los impactos socioambientales y culturales en el Chaco de Paraguay y Argentina*.
- Salazar-Xirinachs, J. M., y Boeninger Sempere, A. (2025). *Capacidades institucionales técnicas, operativas, políticas y prospectivas (TOPP) para la gestión de las transformaciones: Fundamentos para un nuevo paradigma*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- SLOTT Consulting & SPIM, y Banco Interamericano de Desarrollo. (2026). *Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio: Estudio sobre infraestructura física y digital con foco en cadenas de valor*. Banco Interamericano de Desarrollo.

Martín A. Rodríguez
Emerson A. M. Corazza
Hanae C. Quintana Shiota
Carola Bizzi

Gobernanza multinivel en el Corredor Bioceánico de Capricornio.
Transformación institucional y participación del Banco Interamericano de Desarrollo

**Martín Andrés
Rodríguez**

Perfil académico y profesional: Licenciado en Relaciones Internacionales por la Universidad Católica de Córdoba. Especialista en Comercio Exterior y Economía Internacional por la Universidad de Barcelona. Jefe de carrera de la Licenciatura en Comercio Internacional y director del Instituto de Relaciones Internacionales y Ciencia Política de la Universidad Católica de Salta (UCASAL). Director del Programa Académico de los Estados Unidos. Representante de la UCASAL ante la Red Universitaria de la Ruta de Integración Latinoamericana y el Corredor Bioceánico de Capricornio.
marodriguez@ucasal.edu.ar
Identificador ORCID: 0009-0005-6100-5926

**Emerson Augusto
Miotto Corazza**

Perfil académico y profesional: Doctorando en Desarrollo Local en el Contexto de Territorialidades por la Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). Máster en Ciencias de la Computación por la Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Profesor del Instituto Federal de Mato Grosso do Sul (IFMS). Investigador y supervisor del proyecto Implementación del Observatorio Interdisciplinario de Investigación de la Red Universitaria de la Ruta de Integración Latinoamericana (UNIRILA).
emerson.corazza@ifms.edu.br
Identificador ORCID: 0009-0002-3007-7458

**Hanae Caroline
Quintana Shiota**

Perfil académico y profesional: Doctora en Desarrollo Local por la Universidad Católica Dom Bosco (UCDB). Especialista en Derecho de Familia y Sucesiones y Derecho Inmobiliario por la Faculdade CERS y en Derecho Procesal Civil por el Damásio Educacional. Licenciada en Derecho por la Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). Investigadora y supervisora del proyecto de investigación Implementación del Observatorio Interdisciplinario de Investigación de la Red Universitaria de la Ruta de Integración Latinoamericana (UNIRILA).
hanaeshiota@gmail.com
Identificador ORCID: 0000-0002-6841-7334

Carola Bizzi

Perfil académico y profesional: Licenciada en Relaciones Internacionales por la Universidad Católica de Salta (UCASAL). Diplomada en Cooperación Internacional por la Universidad Católica de Córdoba (UCC). Coordinadora del Área de Proyectos y Cooperación Internacional del Centro de Estudios Estratégicos de Relaciones Internacionales (CEERI). Redactora en United Explanations y Fun Politik y voluntaria de la Dirección Editorial del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI). Docente de la UCASAL.
cbizzi@ucasal.edu.ar
Identificador ORCID: 0009-0009-7036-4436

