

REFLEXIONES SOBRE LA REGIÓN CENTRO Y EL CORREDOR BIOCEÁNICO CENTRAL. ENFOQUES SOBRE TERRITORIALIDAD, INTEGRACIÓN Y PARADIPLOMACIA



***REFLECTIONS ON THE CENTRAL REGION AND THE
CENTRAL BI-OCEANIC CORRIDOR: APPROACHES
TO TERRITORIALITY, INTEGRATION, AND
PARADIPLOMACY***

Federico Trebucq
Universidad Nacional de Córdoba (UNC)
trebucq.federico@gmail.com

Federico Trebucq es Doctor en Relaciones Internacionales (Universidad Nacional de La Plata) y Magíster en Relaciones Económicas Internacionales (Universidad de Buenos Aires). Además, se desempeña como Becario postdoctoral en el Centro de Investigaciones y Estudios sobre Cultura y Sociedad (CIECS-CONICET, Universidad Nacional de Córdoba), como Director de la Especialización en Negocios Internacionales (Universidad Siglo 21) y como Profesor de Economía Política Internacional (Universidad Siglo 21 y Centro de Estudios Avanzados - UNC).

Resumen || El presente trabajo tiene como objetivo reflexionar sobre la importancia estratégica del Corredor Bioceánico Central para la Región Centro de la República Argentina, a través de tres dimensiones: su conceptualización como espacio de desarrollo, su rol en la economía mundial y el uso de la paradiplomacia como herramienta de articulación de intereses transnacionales. Es un estudio de tipo exploratorio, con abordaje cualitativo, basado en la revisión de literatura especializada. Si bien la integración en el Corredor Bioceánico Central es un tema que convoca a diversas disciplinas, las motivaciones para este artículo se encuentran en contribuir desde la Relaciones Internacionales y la Paradiplomacia a problematizar el caso e identificar nuevos interrogantes que contribuyan a explicar las interacciones y resultados, que luego de 25 años, no ha mostrado avances significativos.

Palabras clave || Región Centro, Corredor Bioceánico Central, Paradiplomacia, Integración Regional

Abstract || This study aims to reflect on the strategic importance of the Central Bioceanic Corridor for the Central Region of Argentina, through three dimensions: its conceptualization as a development space, its role in the global economy, and the use of paradiplomacy as a tool for articulating transnational interests. It is an exploratory study, with a qualitative approach, based on a review of specialized literature. Although integration in the Central Bi-Oceanic Corridor is a topic that involves various disciplines, the motivations for this article lie in contributing from International Relations and paradiplomacy to problematize the case and identify new questions that contribute to explaining the interactions and results, of an idea that, after 25 years, has not shown significant progress.

Keywords || Central Region, Central Bioceanic Corridor, Paradiplomacy, Regional Integration

Introducción

Desde finales de la década del noventa, las provincias de la Región Centro de la República Argentina (Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos) se vieron seducidas con la posibilidad de integrar sus territorios a través del Corredor Bioceánico Central (CBC). Se trata de un área geográfica que conecta las regiones que comprenden la franja central de Chile y Argentina, con el sur de Brasil. Si bien no hay una delimitación exacta del CBC, su área de influencia está determinada por el trazado de obras de infraestructura que favorecen la conexión física entre los puertos de Coquimbo (Chile) y Atacama (Chile) en el océano pacífico, con los puertos en las costas del océano Atlántico en Rio Grande do Sul (Brasil).

Las motivaciones que subyacen a este proceso de articulación transnacional se basan en el acceso a la cuenca del Pacífico y en el asentamiento de encadenamientos productivos regionales. Pedro J. Frías¹ (2004), un impulsor temprano de la integración regional subnacional, manifestaba que la Región Centro se debe integrar en el marco del Corredor Bioceánico para acceder a los mercados emergentes del este asiático. Esta vocación inicial determinó la naturaleza reactiva de la integración regional, atentos a las transformaciones emergentes del orden global hacia comienzos del siglo XXI, especialmente, la gravitación de la cuenca del Pacífico como punto neurálgico del comercio mundial, el crecimiento de China y un mayor protagonismo de los gobiernos no centrales en la configuración de sus modelos de desarrollo.

La Región Centro es un organismo de integración subnacional entre las provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos, conjuntamente constituyen el 18 % de producto y 38 % de las exportaciones nacionales². Se caracteriza por una importante participación de sus ventajas comparativas en el sector agroindustrial, pero también con una gran tradición industrial. Entrado el siglo XXI, representa una de las regiones más avanzadas en industrias del conocimiento y ecosistemas de emprendedores de Argentina. La vocación inicial del proyecto integrador está estrechamente vinculada al proceso de internacionalización y a su proyección geográfica a través del eje de integración Mercosur-Chile³ (Hernandez, 2007; Trebucq, 2021).

La realización del CBC supone el emplazamiento de infraestructuras que atraviesan territorios y favorecen el desarrollo y crecimiento económico, por lo que se trata de una compleja red de actores públicos y privados con especial interés en la concreción de muchas de las obras, pero también con visiones y perspectivas diferentes sobre cómo se debe llevar a cabo y cuáles son las prioridades. En definitiva, un escenario de pujas de poder, que no solo se da en un contexto multinivel sino también bajo un escenario transnacional.

Por más de 25 años las provincias de la Región Centro han impulsado, a través de

1 Pedro J. Frías fue Director del Instituto de Federalismo de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba y uno de los principales ideólogos de la Región Centro a finales de la década de 1990.

2 Indicadores Regionales, Portal web de la Región Centro (accedido el 06/03/2024). <https://www.regioncentro.gob.ar/datos/indicadores-regionales/>

3 El eje Mercosur-Chile hace referencia a uno de los ejes de integración y desarrollo propuestos por la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). De acuerdo con COSIPLAN, incorpora la vinculación de los principales centros económicos, ciudades y puertos del territorio que cubre partes de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. Para más información, se sugiere visitar el sitio web <https://www.iirsa.org/Page/PageDetail?id=124&menuItemId=68>

diferentes acciones y estrategias, la integración en torno al CBC. Si bien hubo avances, la consolidación del corredor a través de las obras más significativas y una verdadera integración productiva no es todavía una realidad concreta. El objetivo de este trabajo es reflexionar sobre la importancia estratégica del Corredor Bioceánico Central para la Región Centro en función de su conceptualización como espacio de desarrollo, su integración a la economía mundial, y el uso de la paradiplomacia como articulador de intereses transnacionales.

La base para el desarrollo del estudio se sustenta en la literatura especializada bajo el periodo 2004-2023, que expone las características del corredor en tanto área geográfica, potencial económico y proyección internacional. Dada la multiplicidad de temas que convergen en la idea del CBC, es un punto de encuentro para diversas disciplinas como la Economía (Hermida, 2017; Morales Letzcus et al., 2016; Olivares-Arenas et al., 2021), la Geografía (Acebal y Álvarez, 2023; Álvarez, 2019; Carbone y Frutos, 2011) y las Relaciones Internacionales (Alvarez, 2017; Inostroza Fernández, 2001; Rascovan, 2016; Trebucq, 2021).

También es importante mencionar que mucha de la documentación y análisis respecto al CBC se encuentra en las publicaciones institucionales de la Bolsa de Comercio de Córdoba (2006, 2012, 2017) y los estudios impulsados por el Consejo Federal de Inversiones (Kesman, 2008; Liendo, 2019).

En cuanto al abordaje metodológico, es un trabajo exploratorio de perfil cualitativo, puesto que tiene un enfoque interpretativo de una realidad específica. Se suscribe a la premisa de Ragin (2007) dado que se ocupa de la experiencia y del significado, es decir, de las cosas que pueden representarse o describirse mejor con palabras y no con números (p. 21), es decir que, más allá de las cifras y potencialidades que se presentan en torno a la integración física y el desarrollo territorial, motivan a estas reflexiones indagar sobre la experiencia de la interacción política y los procesos que explican los resultados de la acción.

El trabajo se estructura bajo tres premisas o supuestos de partida que se corresponden con las dimensiones de análisis propuestas, a saber: 1- El CBC, más que una obra de infraestructura, es un espacio de desarrollo. 2- El valor estratégico del corredor está determinado por las características estructurales de la economía mundial, y 3- La paradiplomacia es una herramienta para articular intereses dentro del corredor. Al finalizar se exponen las consideraciones finales del caso y se dan a conocer posibles interrogantes para futuras investigaciones.

Aproximación teórica-conceptual

Este trabajo se inscribe en la convergencia de diversas disciplinas encargadas de estudiar la relación entre territorio, globalización y sociedad, más precisamente entre las corrientes de la Economía Política Global que abordan las dinámicas multinivel (Cerny, 2009; Jessop, 2003; Underhill, 2000), el desarrollo territorial enfocado en la articulación de actores locales y los procesos de regionalización (Bernal Meza, 2019; Boisier, 2010; Keating y Wilson, 2014), y el estudio de la gestión externa subnacional como medio de internacionalización y

articulación de intereses transnacionales (Alvarez y Oddone, 2019; Cornago, 2010; Schiavon, 2019). Asimismo, serán útiles para el abordaje del estudio profundizar sobre dos conceptos claves como *política multinodal* y *paradiplomacia*, en tanto son fenómenos que ocurren y estructuran la realidad del Corredor Bioceánico Central y definen el marco de acción de las estrategias llevadas a cabo por la Región Centro.

Respecto a la *política multinodal*, Cerny (2009) destaca que es un proceso de interacción basado en las oportunidades para la acción política que emergen de una economía global que opera a través de las fronteras, generando una proliferación de vínculos transnacionales y la re-organización de los espacios políticos y de toma de decisiones. Este concepto supone la multiplicación de niveles de autoridad política sobre el mercado, en otras palabras, la multiplicación de nodos en los que los gobiernos y las empresas pueden converger.

En la misma línea, Underhill (2000) sostiene que las estructuras del mercado están constituidas simultáneamente por procesos políticos de diferentes jurisdicciones, por lo que el interés de los actores privados es contingente al nivel de regulación; por lo tanto, están integrados a los procesos del Estado de manera asimétrica de acuerdo con su poder estructural y capacidad organizativa. Asimismo, el interés privado —como puede ser el derivado de una cadena de suministro con procesos funcionalmente integrados en diferentes países— representa formas de organización que alteran la geometría de poder socio espacial, es decir que son redes que operan superpuestas a la configuración de los Estados, dado que no pueden funcionar independientemente de una organización política e institucional (Swyngedouw, 2004).

La *paradiplomacia*⁴, por su parte, hace referencia al accionar internacional de gobiernos subnacionales. Se trata de un fenómeno que se popularizó, a finales del siglo pasado, como resultado de transformaciones en el orden global asociadas a una economía mundial interdependiente, pero también a los procesos de descentralización y una demanda de mayor autonomía para implementar modelos de desarrollo territorializados (Alvarez y Oddone, 2019; García Segura, 1996).

Si bien desde sus comienzos como política pública hay un fuerte componente vinculado a la promoción económica externa, los campos en los que se materializa la actividad están también asociados al ámbito político e institucional, y a la cooperación en diferentes actividades de tipo cultural, educativo, científico, ambiental, entre otras (Schiavon, 2019). Lo mismo ocurre sobre los tipos de gestión de acuerdo al nivel de toma de decisiones: no es lo mismo la gestión externa de un municipio que de un gobierno intermedio, dado que las competencias pueden variar de acuerdo a las escalas y, con ello, las posibilidades de vinculación (Sánchez y Trebucq, 2023). La Región Centro que constituye un organismo colegiado presenta un tipo de paradiplomacia coordinada (Zubelzú, 2008) que implica la actuación conjunta de dos o más unidades.

Entrada la segunda década del siglo XXI, la actividad presenta un panorama más

4 El término *paradiplomacia*, acuñado por Ivo Duchacek en la década de 1980, presenta algunas controversias que han suscitado debates en el campo de estudio, principalmente por la utilización del prefijo *para*, que caracteriza a la actividad como de segundo orden o asociada a connotaciones ilegales. Debido a estas controversias, neologismos alternativos como *diplomacia subnacional*, *gestión externa*, *política internacional subnacional*, se utilizan indistintamente en la literatura especializada.

complejo, dado que ha evolucionado sobre las oportunidades y amenazas que emergen del cambio tecnológico y las transformaciones en el proceso de globalización. Los gobiernos subestatales son actores en la configuración de un orden transnacional, es decir que no solo se proyectan en búsqueda de oportunidades, sino que también configuran redes y distintos esquemas institucionales para cooperar en base a objetivos comunes, influir en la gobernanza global y en sus propios Estados (Llorens y Sánchez Cano, 2019). En definitiva, la paradiplomacia se ha vuelto una herramienta cotidiana para gestionar el territorio en un contexto global, donde se desdibujan las fronteras entre lo interno y lo externo, y los intereses se configuran sectoriales transversales por encima, por debajo y a través de los Estados (Cerny, 2022).

Más allá de la infraestructura: el CBC como espacio de desarrollo

En términos conceptuales, un corredor de transporte implica la existencia de una ruta o camino que vincula diferentes territorios y poblaciones a una o varias actividades económicas. Las civilizaciones han florecido en el contexto de corredores y supone que, a medida que los asentamientos se alejan de las principales vías de comunicación y conectividad, encuentran mayores dificultades para participar de la dinámica de los mercados. La configuración de un corredor puede ser natural aprovechando las ventajas geográficas, como ser el cauce de un río, el litoral marítimo; o bien artificiales, a través del desarrollo de obras de infraestructura como caminos, autopistas, ferrocarriles, puentes, entre otras. En cualquier caso, el desarrollo de los corredores tiene como objetivo facilitar accesos y brindar seguridad para favorecer el flujo de mercancías, personas y servicios.

El CBC se trata de una sucesión territorial que conecta al océano Atlántico con el Pacífico a través de los territorios centrales de Chile y Argentina, y el sur de Brasil. Esto es posible mediante un conjunto de obras de infraestructura física en la que se destacan autopistas, caminos, vías, que se complementan con terminales portuarias y aeroportuarias. Una primera aproximación plantea la conexión a través de Coquimbo-Porto Alegre que se manifiesta como el eje troncal del corredor, sobre el paralelo 30, y prácticamente es el destino de los esfuerzos por parte de gobiernos subnacionales e instituciones intermedias, especialmente las que componen la franja central de la República Argentina (Ver Imagen 1).



Imagen 1. Mapa de Área de influencia del Corredor Bioceánico Central. Fuente: Foro de Entidades Empresarias de la Región Centro (2014)

Si bien el CBC se encuentra transitable en la totalidad de su recorrido, quedan pendientes para su plena funcionalidad obras como el túnel de Agua Negra, la autovía ruta nacional 38 que conecta las provincias de La Rioja y Catamarca con Córdoba, y la ruta nacional 19 que une a Córdoba con Santa Fe, la refacción del puerto de Santa y Fe y la conexión vial con Paraná y la ruta 290 de Brasil que llega a Porto Alegre.

Una segunda mirada es que la consolidación de este corredor también permite la incorporación de un área de influencia más extensa que lo vincula, en un sentido vertical, con la hidrovía Paraná-Paraguay —pudiendo acceder a los Estados del centro de Brasil y al territorio paraguayo— y, en un sentido horizontal, ensanchando la franja territorial a través de la incorporación de los pasos fronterizos de Pircas Negras (La Rioja) y San Francisco (Catamarca), en la cordillera y los territorios del sur de las provincias de la Región Centro y gran parte de Uruguay. Bajo esta dimensión se plantean obras como el acondicionamiento del paso La Chapetona⁵ y el desarrollo de obras ferroviarias como la construcción de nuevos ramales del Belgrano Cargas y la renovación de los trayectos existentes (Liendo, 2019).

Una de las motivaciones para la consolidación del CBC, además de constituir un puente terrestre y tener accesos bioceánicos, es consolidar un área geográfica que, por sus cualidades en términos de recursos y capital humano, tiene un alto potencial de integración. Hermida (2017) sostiene que el área de influencia del CBC es la de mayor valor agregado en Sudamérica, con potencial para escalar cadenas de valor vinculadas a los recursos naturales. El autor realiza una conceptualización en la que destaca el potencial del CBC en función de la conexión de dos ejes geográficos: el tramo oeste, con influencia de la subregión cordillerana con alto potencial minero, energético y forestal, así como también, dado el clima árido, potencial para el desarrollo de industrias frutihortícolas y vitivinícolas. Y el tramo este, con un clima húmedo, que se asienta sobre tierras fértiles para el desarrollo de cadenas agroindustriales, y tiene cercanía con importantes reservas acuíferas.

Las cadenas de valor para el desarrollo exportador de las regiones que conforman el CBC han sido estudiadas a lo largo de los años por el Instituto de Investigaciones Económicas (IIE) de la Bolsa de Comercio de Córdoba, los estudios realizados por el Consejo Federal de Inversiones (CFI) y el trabajo elaborado por Morales *et al.*, de la Universidad Católica del Norte (Coquimbo, Chile) en colaboración con la Universidad Católica de Cuyo (San Juan, Argentina). De estos estudios predominan las cadenas agroindustriales de la soja, maíz, trigo, olivícola, minería y energías renovables. También es importante destacar las cadenas automotrices y de maquinaria agrícola.

La mayor parte de los estudios sobre el potencial del corredor corresponden a los años anteriores a la pandemia (2020) y, si bien el desempeño de los sectores basados en recursos continúa siendo la principal actividad productiva, las posibilidades de complementación tecnológica son importantes para avanzar en cadenas 4.0⁶. Un punto a destacar para la Región Centro es el impulso que ha tenido en los últimos años el sector servicios y el sector

5 Promueven la activación del paso Fronterizo La Chapetona (20 de febrero de 2017). *Servicio Informativo de San Juan*. <https://sisanjuan.gov.ar/planificacion-e-infraestructura/2017-02-20/3841-promueven-la-activacion-del-paso-fronterizo-la-chapetona>

6 Se hace referencias a los encadenamientos productivos con potencial competitivo en el marco de la cuarta revolución industrial. Para mayor información ver BID (2019). https://www3.weforum.org/docs/WEF_Supply_Chain_4.0_2019_Report.pdf

biotecnológico (O'Farrell *et al.*, 2023).

Considerando la geografía económica del CBC y las potencialidades en cuanto a la integración y despliegue de las cadenas de valor, la obra del corredor no se limita solo a un trazado de caminos para que la producción primaria pueda acceder de los puertos chilenos a la cuenca del Pacífico, específicamente a mercados asiáticos; sino también a crear las condiciones materiales y los incentivos para la integración productiva.

Porta (2008) sostiene que los principales efectos virtuosos de la integración económica están asociados al desarrollo de ventajas dinámicas a partir de la complementación productiva y especialización intersectorial. Es decir, además de procurar ganancias de eficiencia en actividades ya instaladas, la estrategia de integración regional debe promover la diversificación hacia segmentos de mayor valor agregado y una mejor inserción en las cadenas internacionales de valor. En Trebucq (2022) se destaca que, dado el perfil meso económico de la Región Centro, los objetivos de la integración tanto para gobiernos como para el sector empresarial⁷ son convergentes en la transformación de ventajas comparativas en competitivas, a través de los encadenamientos productivos y el agregado de valor, que permitiera no solo incrementar el comercio intrarregional en el contexto del eje Mercosur-Chile, sino también mejorar el acceso a terceros mercados.

En este sentido, los corredores han replanteado un modelo de desarrollo, a través de la concentración de las actividades productivas en cercanías por donde pasan los trazados viales lo que permite la realización de procesos industriales y exportaciones a todas las áreas que caen bajo la influencia del corredor (Inostroza Fernández, 2001). Esta afirmación vincula el establecimiento de obras de infraestructura con los modelos de desarrollo económico territorial y los procesos de regionalismo, es decir, con configuraciones sociales que buscan aprovechar las potencialidades de cada territorio en términos de crecimiento económico, desarrollo social e inserción internacional.

En la literatura sobre el tema, estos esquemas adquieren diferentes definiciones, tales como sistemas regionales de innovación (Niembro, 2017), clúster (Njøs & Jakobsen, 2016), ciudades y regiones inteligentes (Aranguren *et al.*, 2013; Santos Neves, 2010), entre otros. El común denominador es la existencia de interdependencias no comercializables, es decir, la creación de un entorno institucional que permita detonar el potencial económico de una región o área geográfica a través de articulación de actores, el flujo de información, valores compartidos y la disminución de costos de transacción (Aldecoa & Keating, 1999; Swyngedouw & Baeten, 2001).

Estas configuraciones implican un cambio en la percepción de la problemática del desarrollo y tiene que ver con el contacto de las regiones con los mercados globales. Mientras que los antiguos enfoques se centraban en las distancias de los mercados, esta perspectiva se enfoca en el complejo de relaciones sociales, normas e instituciones (Keating, 2001). Incluso, han promovido el surgimiento de nuevas geografías que no se corresponden con la tradicional división política de los Estados y los gobiernos subnacionales, sino que se encuentran funcionalmente delimitadas, es decir, que su reconocimiento está dado por

7 Representado en el Foro de Entidades Empresariales (FEE), del Consejo de la Sociedad Civil (CSC) de la Región Centro.

integrar un proceso con objetivos y fines específicos.

De acuerdo a lo anterior, se asume que el CBC es un fenómeno multidimensional que se manifiesta como un conjunto de rutas y caminos que vinculan actividades productivas y de servicios diversos, pero adquiere otro significado cuando se analizan con mayor grado de profundidad los beneficios derivados de una estrategia geoeconómica que tome en cuenta la industrialización y la integración de los procesos productivos entre las subregiones que forman parte del territorio.

El valor estratégico del CBC en función de las características estructurales de la economía mundial

Álvarez y Acebal (2021) señalan que los corredores bioceánicos se materializan en obras de infraestructura, pero adquieren significado al estudiarlas en relación con la totalidad, es decir, con procesos que se desarrollan en múltiples escalas, que encuentran la base de su fundamento en la demanda internacional de materias primas y en las disputas geopolíticas. Esta afirmación supone no solo la sujeción periférica de los territorios del CBC a un centro en disputa, sino también destaca que no es un fenómeno aislado, que toma lugar dentro de una economía interconectada y en transición.

Desde otra perspectiva, el informe *Balance de la Economía Argentina*, de la Bolsa de Comercio de Córdoba (2005), indica que el desafío para la Región Centro en el CBC “es convertir los granos en carnes, la energía en aluminio para luego continuar con la cadena productiva hacia productos de mayor sofisticación y capital intelectual y social de la región”. Esta definición, que data de los primeros años del funcionamiento institucional de la RC, propone un avance hacia delante en las cadenas de valor emplazadas en el territorio, en línea con las transformaciones del orden global hacia un modelo de producción flexible.

Ambas interpretaciones convergen en situar al CBC como un fenómeno integrado a la economía mundial, pero plantean dos alternativas respecto sobre cuál es el lugar que ocupa y sobre la utilidad o ganancias esperadas que puede proveer la iniciativa. La primera, apunta al despacho de la producción primaria o extractiva a mercados asiáticos, mientras que la segunda se enfoca en un modelo integracionista para el desarrollo de cadenas regionales de valor. A pesar de que se exponen como modelos alternativos, no es excluyente su coexistencia. No obstante, para fines analíticos es conveniente mantener la diferenciación puesto que no solo responden a características distintivas, sino también a estrategias diferenciadas.

La primera se relaciona con el proceso de re-primarización de la economía regional y el surgimiento de China como actor imprescindible en el auge exportador de principios de siglo XXI, cuando no solo se consolida la idea del CBC, sino que también la Región Centro retoma sus actividades en 2004⁸ y se configura como un organismo de integración con una estrategia definida y un programa de acción fuertemente anclado sobre su potencialidad geográfica y la vocación de acceder a mercados asiáticos. El plan estratégico de la Región

8 Entre 1999 y 2004 la Región Centro no mostró actividad institucional significativa. Para mayor información, ver Trebucq, 2021, p.118.

Centro que define los principales lineamientos de acción en el periodo 2008-2020, en su construcción de escenarios, plantea que la irrupción de los países emergentes en la economía mundial, en especial China, representa una oportunidad para la consolidación del CBC y la oferta exportable regional basada en recursos naturales (CFI, 2008).

Las expectativas sobre China fueron acertadas, dado que se constituye como un factor de trascendencia estructural no solo porque el ritmo de su crecimiento impulsó el precio de las materias primas y su impacto sobre los flujos de capital, sino también por su creciente participación en la economía y la política latinoamericana y su consolidación como potencia económica global. Para Rubiolo *et al.* (2022) existe una complementariedad estructural entre China y América Latina que vuelve inevitable el acercamiento entre ambas regiones, tanto en términos comerciales como en la necesidad de inversiones en infraestructura.

En esta línea, uno de los aspectos sobresalientes de la presencia china en el CBC ha sido la incorporación de Argentina y Chile a la iniciativa de la nueva ruta de la seda (BRI). Se trata de un proyecto impulsado desde el 2013, inspirado en la antigua ruta comercial que conectaba Asia con Europa y África, mediante el cual China busca consolidar su rol de potencia mundial a través de red de acuerdos (Memorandos de Entendimiento) que promueven el desarrollo de infraestructuras (puertos, carreteras, fibra óptica, etc.), la cooperación financiera y técnica, y el intercambio de bienes y servicios. Según Busilli (2020), mediante esta iniciativa, China persigue varios objetivos, entre los que se destacan: desarrollar las regiones occidentales marginadas, posicionar inversiones internacionales y diversificar las rutas de abastecimiento.

Con la incorporación de países de América latina a esta iniciativa, más allá de su naturaleza expansiva, China propone un nuevo formato de globalización con la infraestructura como componente clave, en contraposición a formatos anteriores en los cuales el comercio y la liberalización de los mercados se constituían como pilares o características estructurales.

La segunda perspectiva, basada en la idea de un cambio en el modelo tecno productivo vigente hacia finales del siglo XX, trata de procesos resultantes de la revolución en informática y telecomunicaciones, que dieron origen a una economía global interconectada y transnacionalizada, donde la producción, el comercio y la inversión se integraron en el marco de cadenas de valor (Dallas *et al.*, 2019; Schteingart *et al.*, 2017). Como sostiene Dicken (2015), esto ha representado un cambio cualitativo en la organización de la economía mundial y en la emergencia de un nuevo modelo de desarrollo al que algunos autores denominaron de "producción flexible" o "post fordista", en contraposición al modelo fordista, con anclaje organizacional sobre las bases del Estado central (Albuquerque, 2017; Archer, 2012; Swyngedouw, 2008).

Como resultado de esta dinámica, desde finales del siglo pasado han ocurrido cambios significativos en el comercio mundial, entre los que se destacan: una mayor intensidad de contenido intelectual, el incremento del comercio de servicios y la concentración regional de los intercambios (McKinsey Global Institute, 2019). Según el *Informe Estadístico de la Organización Mundial del Comercio* (OMC, 2015), desde 1990 en Europa, el comercio intrarregional ha representado por término medio más del 70 % de las exportaciones totales de mercancías de la región. Asia vende más de la mitad de sus exportaciones totales (52 %)

dentro del propio continente y en América del Norte el comercio intrarregional fue ligeramente inferior al 50 % (p. 27).

De acuerdo con lo expuesto, el valor estratégico del CBC deriva, por un lado, en las ganancias por ventajas comparativas con una orientación exportadora extraregional gracias al acceso a los puertos de la III y IV región de Chile, y disminución en los costos logísticos; y, por otro, en el aprovechamiento del territorio para el emplazamiento de cadenas de valor y el incremento del comercio y las inversiones intrarregionales. Sin embargo, después de casi 25 años desde su promoción, aún no se encuentra consolidada ninguna de las dos alternativas.

La economía mundial está atravesando una nueva fase de cambio estructural en virtud de los avances en la cuarta revolución industrial, caracterizada por tecnologías disruptivas como la inteligencia artificial, la digitalización de la producción, el internet de las cosas y la fusión de las dimensiones físicas, biológicas y digitales, entre otras (Basco *et al.*, 2018; Schwab, 2016) que pueden modificar radicalmente los métodos de producción y modelos de desarrollo y afectar la percepción estratégica del corredor, en función de las oportunidades y amenazas que emergen ante un orden global en transición.

En línea con el pensamiento del desarrollo territorial que, de acuerdo a Boisier (2005), no puede ser sino global, comprender el *timing* de las transformaciones y el aprovechamiento del espacio geográfico resulta un insumo trascendental para la toma de decisiones, pero no solo desde el punto de vista del liderazgo político, sino que debe formar parte del meta entorno (Esser *et al.*, 1996) del corredor, es decir, una visión compartida por el conjunto de actores sobre cuál es el rumbo que debe tomar el proceso de desarrollo en un área geográfica determinada.

La paradiplomacia como herramienta para articular intereses transnacionales dentro del CBC

Abordar la realidad del CBC como una obra ulterior al desarrollo de la infraestructura, implica también reconocer la diversidad del ecosistema social y económico que lo habita. Se trata de una compleja red de actores públicos y privados, repartidos a lo largo y ancho del territorio, que no solo forman parte de tres países diferentes (o más), sino que también están sujetos a ordenamientos jurídicos multinivel, por lo que una empresa situada en la provincia de Córdoba, por ejemplo, no está bajo las mismas condiciones que una empresa en Catamarca o San Juan, y mucho menos en Atacama o Rio Grande. Asimismo, es probable que, dada la naturaleza integracionista del proyecto, los intereses económicos de la Región Centro en Argentina tengan mucho más en común con el sur del Brasil y la región de Coquimbo que con otras provincias del país.

Para ilustrar esta complejidad, Baldwin (2016), indica que en la fase de globalización vigente en las primeras décadas del XXI, los efectos de la economía mundial impactan con mayor grado de resolución en los sectores económicos dentro de los países, dado que la competencia se da principalmente entre fases productivas. Es decir que, ante variaciones en

las condiciones económicas externas, territorios dentro de un país podrían verse beneficiados, mientras que otros, en sentido opuesto, podrían verse perjudicados o experimentar algún tipo de pérdida. Uno de los efectos de esta realidad es que multiplica los intereses territoriales y sectoriales, así como también las perspectivas de ganancia de acuerdo con el grado de inserción en las cadenas globales y regionales de valor.

Lo que Baldwin apunta es que, en un escenario económico transnacionalizado, hay un proceso de re-escalamiento de intereses (Keating & Wilson, 2014) que adquiere un matiz territorial de acuerdo al emplazamiento de los recursos y de los actores involucrados en las actividades productivas. En este sentido, la vocación de la Región Centro por consolidar el Corredor y promover un proceso de internacionalización territorial, naturalmente está motivada por sus ventajas comparativas y las ganancias esperadas a partir de la transformación en ventajas competitivas, pero no solo para los sectores involucrados y los que se pueden integrar de manera horizontal, sino también para otros actores e instituciones como universidades, municipios, sectores de servicios, que son alcanzados por los beneficios de una mayor actividad económica.

Estas nuevas geografías transnacionales, delimitadas en parte por lazos culturales, fronterizos o por la propia complementariedad de las estructuras productivas —que no se condicen con las fronteras nacionales o interprovinciales— son espacios que representan intereses convergentes, pero para poder concretarlos deben lidiar con un escenario complejo en términos de gobernanza, coordinación y financiamiento. Es un rompecabezas en el que los vectores de poder fluyen en direcciones verticales, horizontales y diagonales, para encajar en una estrategia que permita concluir las obras de la infraestructura y generar los incentivos a escala para la cooperación interempresarial en el marco de la integración productiva.

Cerny (2022) apunta que este tipo de relaciones multinodales se dan bajo un sistema heterárquico, en el cual los resultados de varios procesos políticos provienen de la interacción de un rango específico de actores individuales y colectivos por debajo, por fuera, alrededor, a través y dentro de los Estados y las sociedades (p. 122). Es decir que la concreción del CBC, tanto en su versión física y material como en su realización en términos de actividad económica exige, por un lado, que las provincias, regiones, sectores productivos e instituciones intermedias, así como las diferentes áreas de los gobiernos nacionales y de las agencias internacionales que intervienen, tengan la capacidad de comprender la magnitud del desafío en términos de actores e intereses; y, por el otro lado, contar con un conocimiento acabado de las dimensiones bajo análisis, incluyendo el entorno global en el que se inserta la iniciativa.

Si bien a lo largo de los años se ha observado una vocación de trabajo conjunto, existen importantes restricciones estructurales que obstaculizan el avance. En este sentido, el diferencial de las estructuras productivas, la falta de planificación y convergencia fiscal, así como también de financiamiento, no solo en materia de obras sino en los aspectos intangibles de la integración, son limitantes que los dirigentes regionales, más allá de las expresiones de buena voluntad, no han podido sortear, y que se encuentran enraizadas en una combinación de factores que convergen en las propias fallas históricas del modelo de desarrollo nacional y de sus relación con las provincias y los países vecinos (Trebucq, 2021).

De acuerdo al componente organizacional en la materialización de todos los aspectos que hacen a la construcción de la idea del CBC como espacio estratégico de desarrollo y como plataforma de proyección internacional, la vinculación entre gobiernos locales y regionales pertenecientes a diferentes Estados pone en el centro de la escena a la paradiplomacia como una herramienta de cohesión territorial y un instrumento de política que adquiere mayor protagonismo como articulador de un modelo de desarrollo económico descentralizado y transnacionalizado. Esto supone la oportunidad de promover una estrategia de desarrollo conjunta, presionar *desde abajo* a la coordinación de políticas macroeconómicas y demás regulaciones que permitan integrar y adaptar los territorios a las nuevas realidades transnacionales de la economía mundial.

En lo que respecta a la Región Centro, desde sus comienzos, mostró una agenda paradiplomática vinculada al CBC. En 1999, luego de la incorporación de Entre Ríos, se llevó a cabo un emblemático viaje en vehículos 4x4 por el paso de Aguas Negras⁹; y en 2004, durante la firma del Protocolo de Córdoba y relanzamiento institucional, estuvieron presentes gobernadores y representantes de las provincias y regiones que forman parte del CBC (Trebucq, 2021). Ambas experiencias constituyen el gesto fundacional por parte de los dirigentes de la época que orientó la proyección internacional sobre el corredor y el eje Mercosur-Chile.

Si bien la estrategia de la Región Centro no se manifestó en un programa concreto y planificado, no ha cesado a través de los años. Se registran encuentros y visitas con representantes de regiones chilenas y brasileñas, misiones comerciales en el marco de la hidrografía y Brasil, reclamos al gobierno nacional para la concreción de las obras viales y pasos fronterizos. También se han organizado eventos de difusión con importantes referentes del mundo político y académico, y diferentes acciones de articulación de intereses público-privados. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos y la persistencia de los objetivos, la estrategia de la Región Centro en el CBC no ha redundado en logros significativos en tanto integración productiva y la expansión a mercados extrarregionales vía el océano Pacífico.

En este sentido, se destacan tres observaciones que llaman la atención sobre la estrategia de la Región Centro en el CBC. La primera es que no se ha trabajado en el desarrollo de un programa amplio y comprensivo que establezca el área de influencia del corredor, que defina prioridades, recursos necesarios y responsabilidades. Esto puede impactar negativamente en la coordinación de actividades puesto que se trata un proceso colegiado de toma de decisiones en el cual intervienen tres gobiernos provinciales. Además, un proyecto consensuado y que perdure a través de los años es una herramienta de negociación política y facilita el acceso a fuentes alternativas de financiamiento.

En segundo lugar, la tradicional paradiplomacia de promoción de exportaciones puede no ser suficiente para dar volumen al comercio intraindustrial. En un escenario en el que el conocimiento es la principal fuente de valor, se considera pertinente el intercambio de información, la articulación de ecosistemas de innovación, y el financiamiento de iniciativas y emprendimientos con potencial de escalar.

La tercera observación es que la orientación geográfica de las acciones ha estado

⁹ Entre Ríos ya es parte de la Región Centro (06 de abril del 1999). *La Voz del Interior*. http://buscador.lavoz.com.ar/intervoz/99/04/06/ec_n1.htm

predominantemente en la dirección este a oeste, con mayor gravitación en las vinculaciones con las regiones chilenas; integrar con mayor protagonismo al Estado brasileño de Rio Grande do Sul y a los departamentos del norte de Uruguay puede constituir una buena alternativa a los fines de multiplicar las oportunidades comerciales y promover una identidad territorial de mayor alcance. La ocupación del centro geográfico del corredor, la conexión con la hidrovía y el peso específico de las provincias en términos productivos y comerciales, demandan un mayor liderazgo e involucramiento de la Región Centro en la configuración política y económica del CBC.

Consideraciones finales

El objetivo de este artículo fue reflexionar sobre el valor estratégico del Corredor Bioceánico Central para la Región Centro y la utilización de la paradiplomacia como herramienta de gestión en un contexto transnacional. El análisis se estructuró bajo tres premisas que definen las condiciones de territorialidad, integración, y gestión internacional.

Las tres premisas se encuentran estrechamente vinculadas dado que la idea del corredor es emergente de un orden económico global integrado, donde el territorio y la geografía se constituyen como factores determinantes en los modelos de desarrollo, lo que potencia el protagonismo de gobiernos subnacionales, no solo en la configuración de sus propias estrategias arraigadas a las potencialidades del territorio, sino también en su vinculación con actores más allá de las fronteras nacionales.

El CBC es una configuración transnacional que, a pesar de su potencial económico, se encuentra escasamente articulado en términos políticos, y todavía con mucho camino por recorrer en materia de obras de infraestructura e integración productiva. Su relevancia estratégica, determinada por las características estructurales de la economía mundial, define un conjunto de amenazas y oportunidades que son percibidas de acuerdo con el potencial de las ganancias basadas tanto en ventajas comparativas como en ventajas competitivas. No obstante, su aprovechamiento depende en gran medida de la capacidad de los actores del territorio de articular una estrategia que permita el desarrollo de actividades dinámicas.

La Región Centro, dado el impulso inicial de su creación, proyectó un rol protagónico en la configuración del corredor que no se ha cumplido. Su ubicación geográfica, el peso de su economía y su poder político demandan una estrategia de liderazgo que coordine intereses y permita canalizar los esfuerzos hacia objetivos consensuados. La paradiplomacia es una herramienta de gestión que puede contribuir a ese liderazgo, no como una política de mera representación institucional, sino al servicio de un modelo de desarrollo territorializado y la creación efectiva de una región.

Dado el perfil exploratorio y reflexivo de este estudio, la motivación que subyace a 20 años del protocolo de Córdoba, es encontrar nuevos cuestionamientos que ayuden a comprender el proceso de regionalización y su proyección internacional. Si bien el caso del Corredor Bioceánico Central y la Región Centro es un tema abordado por diversas disciplinas, no hay muchos abordajes desde las Relaciones Internacionales que contribuyan a problematizar el

caso. A modo de referencia, para futuras investigaciones quedan los siguientes interrogantes: ¿cuáles son las principales limitantes en términos de gestión para una política paradiplomática en la Región Centro? ¿Qué rol cumplen los gobernadores y líderes políticos en la definición de la estrategia de gestión internacional? ¿Cómo influye el contexto externo en la configuración de intereses domésticos en la Región Centro? Y ¿cómo han influido las relaciones multinivel en la política de la Región Centro sobre el CBC?

Referencias bibliográficas

- Acebal, A., y Álvarez, Á. (2023). Infraestructura de transporte y modelos de acumulación en la región centro de Argentina. Aportes para el estudio del Corredor Bioceánico Porto Alegre- Santa Fe- Coquimbo. *Revista Desarrollo, Estado y Espacio*, 2(1). <https://doi.org/10.14409/dee.2023.1.e0019>
- Albuquerque, F. (2017). *Cambio estructural, Globalización y desarrollo territorial*. FLACSO Ecuador.
- Aldecoa, F., & Keating, M. (1999). *Paradiplomacy in Action. The Foreign Relations of Subnational Governments* (F. Aldecoa & M. Keating, Eds.). Routledge.
- Álvarez, Á. (2019). *Corredores bioceánicos y reordenamiento del territorio en la argentina*. VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas y XXI Jornadas de Geografía de La UNLP. https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/134717/CONICET_Digital_Nro.bd08b9ef-6890-4144-b721-2cc7e7224342_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Alvarez, M. (2017). El rol de la paradiplomacia en las entidades binacionales: análisis del accionar de las provincias argentinas y regiones chilenas en los casos de EBITAN y EBIFETRA. *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, 17(2), 77-95. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/148602>
- Alvarez, M., y Oddone, N. (2019). El lugar del territorio en los estudios paradiplomáticos. En D. Villarruel Reynoso, R. F. Lara Pacheco, C. I. Moreno, y M. A. Sigala Gómez (Eds.), *Actores Locales, Impactos Globales: aportes académicos en Paradiplomacia* (pp. 52-80). Editorial Universidad de Guadalajara.
- Aranguren, M. J., Franco, S., y Wilson, J. (2013). *Conectando estrategias de especialización inteligente y clústeres: ¿Un reto clave para América Latina?* RIAC.
- Archer, K. (2012). Rescaling Global Governance: Imagining the Demise of the Nation-State. *Globalizations*, 9(2), 241-256. <https://doi.org/10.1080/14747731.2012.658254>
- Basco, A. I., Beliz, G., Coatz, D., y Garnero, P. (2018). *Industria 4.0: Fabricando el Futuro*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Benedetti, A. (2009). Los usos de la categoría *región* en el pensamiento geográfico argentino. *Scripta Nova*, VIII(286), 1-13. <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-286.htm>
- Bernal Meza, R. (2019). Globalización y regionalización en la economía política internacional contemporánea: aportes para nuevas teorizaciones sobre las regiones fronterizas. *Revista de Relaciones Internacionales, Defensa y Seguridad*, 13(2), 13-37. <http://dx.doi.org/>

- org/10.18359/ries.3229
- Boisier, S. (2010). Un marco para la paradiplomacia desde las estrategias de desarrollo regional: el retorno del actor territorial en un nuevo escenario. En L. Maira (Ed.), *La política internacional subnacional en América Latina* (pp. 39–82). El Zorzal.
- Busilli, V. S. (2020). Belt and Road Initiative (BRI): la iniciativa estratégica de Xi Jinping. *Cuadernos de Política Exterior Argentina (Nueva Época)*, 131, 69-88. <https://doi.org/10.35305/cc.vi131.81>
- Carbone, D., y Frutos, M. (2011). *Corredores Interoceánicos, análisis bibliográfico para su aplicación*. VII Congreso Argentino de Ingeniería Industrial. <http://dx.doi.org/10.13140/2.1.3598.0480>
- Cerny, P. (2009). Bridging the transatlantic divide? Toward a structural approach to international political economy. In M. Blyth (Ed.), *Routledge Handbook of International Political Economy (IPE). IPE as a global conversation* (pp. 17-30). Routledge.
- Cerny, P. (2022). *Heterarchy in World Politics*. Routledge.
- CFI (2008). *Plan Estratégico Región Centro* (Documento de Trabajo - Resultados Primera Etapa).
- Cornago, N. (2010). On the normalization of sub-state diplomacy. *The Hague Journal of Diplomacy*, 5(1-2), 11-36. <https://doi.org/10.1163/1871191x-05010102>
- Dallas, M. P., Ponte, S., & Sturgeon, T. J. (2019). Power in global value chains. *Review of International Political Economy*, 26(4), 666-694. <https://doi.org/10.1080/09692290.2019.1608284>
- Esser, K., Hillebrand, W., Messner, D., & Meyer-Stamer, J. (1996). Competitividad sistèmica : empresasy la política. *Revista de la CEPAL*, 59, 39-52. <https://doi.org/10.18356/183846f0-es>
- Frias, P. J. (2004). *La región centro, geopolítica estratégica*. Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales.
- García Segura, C. (1996). La actividad exterior de las entidades políticas subestatales. *Revista de Estudios Políticos*, 91, 234-264. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/27378.pdf>
- Hermida, R. (2017). El tunel de agua negra y el corredor bioceánico central. *Revista Bolsa de Comercio*, 1530 (Enero), 12-20. <https://www.bcr.com.ar/es/sobre-bcr/revista-institucional/noticias-revista-institucional/el-tunel-de-agua-negra-y-el-corredor>
- Hernandez, A. M. (2007). *A diez años de la creacion de la Región Centro*. Instituto de Federalismo de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba
- IIE (2006). *Balance de la Economía Argentina 2005*. Bolsa de Comercio de Córdoba.
- IIE (2012). *Balance de la Economía Argentina*. Bolsa de Comercio de Córdoba.
- IIE (2017). *Economía Argentina: habla el interior*. Bolsa de Comercio de Córdoba.
- Inostroza Fernández, L. (2001). Corredores Bioceanicos. Fenomenos organizacionales Contemporáneos. *Gestión y Estrategia*, 12-31. <https://doi.org/10.24275/uam/azc/dcsh/gye/2001n20/Inostroza%20>
- Jessop, B. (2003). The Political Economy of Scale and the Construction of Crossborder Microregions. In Söderbaum, F., Shaw, T.M. (eds.), *Theories of New Regionalism. International Political Economy Series* (pp. 1–30). Palgrave Macmillan.

- Keating, M. (2001). *Governing cities and regions: territorial restructuring in a global age*.
- Keating, M., & Wilson, A. (2014). Regions with regionalism? The rescaling of interest groups in six European states. *European Journal of Political Research*, 53(4), 840-857. <https://doi.org/10.1111/1475-6765.12053>
- Kesman, C. V. (2008). *Plan Estratégico para profundizar la presencia internacional de la Provincia*. Provincia de La Rioja. Consejo Federal de Inversiones.
- Liendo, I. (2019). *Corredor Bioceánico Central. Justificación Sistémica*. Consejo Federal de Inversiones.
- Llorens, C., y Sánchez Cano, F. J. (2019). La acción exterior de los gobiernos intermedios: paradiplomacia y regionalismo. En F. Enriquez Bermeo (Ed.), *Paradiplomacia y desarrollo territorial* (pp. 105-146). Ediciones Abya-Yala.
- McKinsey Global Institute (2019). *Globalization in transition: The future of trade and global value chains*. McKinsey & Company.
- Morales Letzcus, C., Pinto Cornejo, P., Olivares Arenas, M., Rópolo, L., y Posleman, E. (2016). *Estudio De Complementariedad Económica Entorno Al Corredor Bioceánico Central Coquimbo – Porto Alegre (Cbc)*.
- Niembro, A. (2017). Hacia una primera tipología de los sistemas regionales de innovación en Argentina. *Investigaciones Regionales – Journal of Regional Research*, (38), 117-149. <https://investigacionesregionales.org/es/article/11124/>
- Njøes, R., & Jakobsen, S. E. (2016). Cluster policy and regional development: Scale, scope and renewal. *Regional Studies, Regional Science*, 3(1), 146-169. <https://doi.org/10.1080/21681376.2015.1138094>
- O'Farrell, J., Stubrin, L., Freytes, C., Bortz, G., Mendoza, F., y Cappelletti, L. (2023). *El rol de la bioeconomía en el desarrollo productivo regional. Aprendizajes y desafíos con base en un estudio del biocluster de Rosario-Santa Fe*. Fundar.
- Olivares-Arenas, M., Moncayo, L., Vallone, A., Pinto, P. E., Morales, C., y Bonan, G. (2021). *El Paso Agua Negra y el Corredor Bioceánico Central Coquimbo - Porto Alegre: situación actual y perspectivas para la integración*. Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo, AGCID
- OMC (2015). *Estadísticas del comercio internacional 2015*. Organización Mundial del Comercio.
- Rascovan, A. (2016). La infraestructura y la integración regional en América del Sur: Una visión geopolítica de los proyectos ferroviarios en el marco de IIRSA-COSIPLAN. *Relaciones Internacionales*, (51), 1-23. <http://hdl.handle.net/11336/44070>
- Rubiolo, M. F., Avendaño, A., y Marcellino, C. (2022). La Nueva Ruta de la Seda: ¿una extensión natural para Argentina? *Revista de Investigación en Política Exterior Argentina*, 2(3), 210-227. <http://hdl.handle.net/11336/209434>
- Sánchez, N. A., y Trebucq, F. (2023). Córdoba en el mundo: El devenir de la paradiplomacia provincial y municipal y su participación en redes transnacionales. *Revista Integración y Cooperación Internacional*, (36), 7-25. <https://doi.org/10.35305/revistamici.vi36.121>
- Santos Neves, M. (2010). Paradiplomacia, Regiões do Conhecimento e a consolidação do "Soft Power". *Revista electrónica de Relaciones Internacionales JANUS.NET*, (1), 10-28.

- <http://hdl.handle.net/11144/478>
- Schiavon, J. A. (2019). *Comparative Paradiplomacy*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351012317>
- Schteingart, D., Santarcángelo, J., y Porta, F. (2017). La Inserción Argentina en las Cadenas Globales de Valor. *Asian Journal of Latin American Studies*, 30(3), 45-82. <http://hdl.handle.net/11336/75817>
- Schwab, K. (2016). *La cuarta revolución industrial*. Editorial Debate.
- Swyngedouw, E. (2004). Globalisation or 'glocalisation'? Networks, territories and rescaling. *Cambridge Review of International Affairs*, 17(1), 25-48. <https://doi.org/10.1080/0955757042000203632>
- Swyngedouw, E. (2008). Scaled Geographies: Nature, Place, and the Politics of Scale. In E. Sheppard & R. B. McMaster (Eds.), *Scale and Geographic Inquiry: Nature, Society, and Method* (pp. 129-153). Blackwell Publishing Ltd.
- Swyngedouw, Erik., & Baeten, G. (2001). Scaling the city: The political economy of "glocal" development-Brussels' conundrum. *European Planning Studies*, 9(7), 827-849. <https://doi.org/10.1080/09654310120079797>
- Trebucq, F. (2021). La Economía Política de la Gestión Externa Subnacional en la Región Centro, Argentina: 2004 – 2019. *Relaciones Internacionales*, 31(63), 263-284. <https://revistas.unlp.edu.ar/RRII-IRI/article/view/14411>
- Underhill, G. R. D. (2000). State, market, and global political economy: Genealogy of an (inter-?) discipline. *International Affairs*, 76(4), 805-824. <https://www.jstor.org/stable/2626461>
- Zubelzú, G. (2008). Los gobiernos subnacionales en el escenario internacional: conceptos, variantes y alcance. Un marco de análisis para las acciones de las provincias argentinas. En E. Iglesias (Ed.), *Las provincias argentinas en el escenario internacional Desafíos y obstáculos de un sistema federal* (pp. 81–86). Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

Fecha de recepción: 1 de abril de 2024.

Fecha de aceptación: 31 de mayo de 2024.