

FaHCE
FACULTAD DE HUMANIDADES
Y CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

TESIS DE DOCTORADO EN GEOGRAFÍA

**LA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN EN INFRAESTRUCTURA
REGIONAL SURAMERICANA. ESTUDIO DEL EJE HIDROVÍA PARAGUAY-
PARANÁ A PARTIR DEL PROYECTO DE RECONVERSIÓN DEL PUERTO DE
SANTA FE.**

**DOCTORANDO: MAG. ÁLVARO ÁLVAREZ
DIRECTORA: DRA. ANA MARÍA FERNÁNDEZ EQUIZA**

LA PLATA, 2018

AGRADECIMIENTOS

Agradezco, en primer lugar, a la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata y al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) por ser las instituciones públicas que posibilitaron mi formación doctoral.

Esta tesis es el resultado de muchos años de búsquedas personales y colectivas, de discusiones y acciones compartidas sobre éstos, nuestros territorios. En ese camino quiero agradecer fundamentalmente a Paz y a Margarita con quienes acumulamos kilómetros de tierra recorrida, de ríos navegados, de emociones, de vida.

Quiero agradecer como siempre, con la certeza de que es insuficiente, a Ana Fernández un ejemplo de coherencia y lucha cotidiana, de docencia e investigación comprometida.

A la familia que tengo y a la familia que elijo, con la que *“aramos el porvenir con viejos bueyes”*, a todos y todas ellas agradezco por acompañar siempre sin preguntar mucho a dónde, ni cómo.

Quiero agradecer también a los compañeros y compañeras con los que me he encontrado en estos muchos años de viajes a Santa Fe, celebro las discusiones compartidas, las ideas tramadas, los encuentros pergeñados, la escucha.

Agradezco a Anahí Acebal que ha sido el vínculo, la condición de posibilidad de casi todo el trabajo que pude desarrollar hasta hoy en Santa Fe. En ella abrazo fuertemente a la rebeldía revuelta de un proyecto que no es mio, pero que entiendo y siento muy cercano.

Al Equipo de Educación Popular Pañuelos en Rebeldía. A los y las que luchan está dedicada esta tesis con la certeza que ya vendrán nuevos amaneceres.

INDICE TEMÁTICO

INTRODUCCIÓN.....	9
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO-METODOLÓGICO.....	12
1. Objetivos e hipótesis de investigación.....	12
1.1. Objetivos generales y específicos de la investigación.....	12
1.2. Hipótesis de trabajo.....	13
2. Consideraciones metodológicas, las múltiples escalas de análisis.....	13
3- El territorio como herramienta de análisis.....	15
3.1. El Territorio, discusiones conceptuales.....	16
3.2. El medio técnico – científico- informacional.....	19
3.3. Los circuitos espaciales de producción.....	24
3.4. El circuito superior e inferior de la economía.....	29
4. La acumulación por desposesión.....	32
5. La geopolítica y América del Sur.....	37
6. Las disputas territoriales.....	40
CAPÍTULO II: CONCEPTOS FUNDAMENTALES Y ANÁLISIS DEL CONTEXTO	
.....	43
1. El sistema físico suramericano.....	43
2. La importancia económica y geopolítica de las cuencas suramericanas.....	48
3. Los bienes ambientales.....	55
Los minerales.....	57
La biodiversidad.....	60
Los hidrocarburos.....	62
El agua.....	63
La fuerza de trabajo.....	65
4 La infraestructura.....	68
5. Logística de transporte.....	71
6. Los puertos.....	72
CAPÍTULO III: INSERCIÓN INTERNACIONAL Y RECONFIGURACIÓN	
TERRITORIAL DE SURAMÉRICA.....	79
1. La importancia de Suramérica para los actuales patrones productivos y de	
intercambio.....	79
1.1. La reprimarización productiva y el extractivismo.....	80
1.2. La concentración económica y la extranjerización.....	88
1.3. La inversión extranjera.....	93
1.4. Los flujos de importación y exportación.....	99
CAPÍTULO IV: LA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN EN	
INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA).....	102
1. Antecedentes y características principales de la integración suramericana.....	102
2. La IIRSA y la reconfiguración geoeconómica del territorio.....	109
2.1 Principios orientadores y fundamentos.....	120
2.2. La Cartera de Proyectos de IIRSA – COSIPLAN.....	124
2.3. La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).....	134
2.4. Los Ejes de Integración y Desarrollo (EID).....	142
2.4.1. Eje Andino.....	145
2.4.2. Eje Andino del Sur.....	149
2.4.3. Eje del Sur.....	150
2.4.4. Eje de Capricornio.....	153
2.4.5. Eje Perú – Bolivia – Brasil.....	156

2.4.6. Eje del Escudo Guyanés.....	160
2.4.7. Eje del Amazonas.....	162
2.4.8. Eje Interoceánico Central.....	166
2.4.9. Eje MERCOSUR – Chile.....	169
2.4.10. Eje de la Hidrovía Paraná – Paraguay.....	173
2.5. Los Procesos Sectoriales de Integración (PSI).....	176
2.6. Los mecanismos de financiamiento.....	178
3. Actores hegemónicos y disputas territoriales.....	184
CAPÍTULO V: LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ.....	192
1. El Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná: antecedentes y características.....	192
2. La importancia comercial de la Hidrovía Paraguay-Paraná.....	196
3. De la integración regional a la conexión global. La relevancia del Paraná Medio en la inserción de la región en la economía internacional.....	207
CAPÍTULO VI: EL PUERTO DE SANTA FE Y LAS DISPUTAS TERRITORIALES.....	211
1. Las ciudades en la actual dinámica de acumulación del capital.....	211
2. Santa Fe en la geopolítica continental.....	213
2.1. El Corredor Bioceánico Central.....	218
2.1.1 La Hidrovía Paraná – Tietê.....	228
2.1.2. El Ferrocarril Belgrano Cargas.....	229
3. La reconversión del puerto de Santa Fe y su infraestructura asociada.....	233
3.1. Infraestructura y desarrollo territorial. Hacia una nueva Ciudad Puerto.....	243
CAPÍTULO VII: LAS RESISTENCIAS COMO ESPACIO DE RE-EXISTENCIA...252	
1. Los Movimientos sociales y los conflictos por el uso del espacio.....	252
1.1. Caracterización del territorio: la Vuelta del Paraguay, Alto Verde y Colastiné Sur.....	258
1.2 El territorio ribereño de la Ciudad de Santa Fe y las diputas territoriales.....	262
1.3 Proyecto Revuelta y la Coordinadora de la Costa. La articulación territorial de los movimientos sociales ante la desarticulación de la infraestructura hegemónica.....	268
1.4. La Coordinadora de la Costa.....	272
CONCLUSIONES.....	284
BIBLIOGRAFÍA.....	296
OTRAS FUENTES.....	312
ANEXO FOTOGRÁFICO.....	329

INDICE DE MAPAS y GRÁFICOS

Mapa 1: Espacios de circulación en América del Sur.....	45
Mapa 2: Las principales cuencas hidrográficas sudamericanas.....	48
Mapa 3: la Cuenca del Plata.....	53
Gráfico 1: La inversión extranjera directa en Suramérica desde 1991 al 2011.....	94
Gráfico 2: Corrientes de Inversión Extranjera Directa por grupos de economías.....	97
Gráfico 3: Evolución de importaciones y exportaciones en América Latina y el Caribe, 2013 - 2015.....	98
Gráfico 4: Estructura institucional de IIRSA.....	110
Mapa 4: Flujos de bienes en la región registrados para 1998.....	112
Mapa 5: Ejes de intercambio en América del Sur registrados en 1998.....	113
Mapa 6: Ejes de intercambio con potencial crecimiento.....	114
Gráfico 5: Problemas de infraestructura de transporte regional detectados por el BID a fines del siglo XX.....	117
Gráfico 6: Problemas de los marcos regulatorios detectados por el BID a fines del siglo XX.....	118
Gráfico 7: Factores de análisis en la construcción de la Cartera de Proyectos de IIRSA..	125
Gráfico 8: Dimensión territorial de los proyectos de infraestructura.....	127
Gráfico 9: Cantidad de proyectos y monto de inversión estimada por sector.....	128
Gráfico 10: Sub-sectores de los proyectos e inversión estimada.....	130
Gráfico 11: Etapas de los proyectos por sector.....	131
Mapa 7: Proyectos estructurados de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración en el año 2011.....	135
Proyectos prioritarios.....	136
Referencias.....	136
Gráfico 12: Evolución de la Agenda de Proyectos Prioritarios, en cantidad e inversión, 2012 - 2016.....	137
Mapa 8: Agenda de Proyectos Prioritarios a concluir en 2022.....	138
Mapa 9: Agenda de Proyectos Prioritarios a concluir en 2027.....	140
Mapa 10: Los ejes de integración y desarrollo de IIRSA.....	142
Mapa 11: Eje Andino.....	146
Gráfico 13: Grupos de Proyectos Eje Andino.....	147
Mapa 12: Eje del Sur.....	150
Gráfico 14: Grupo de Proyectos Eje del Sur.....	152
Mapa 13: Eje de Capricornio.....	153
Gráfico 15: Grupo de proyectos Eje de Capricornio.....	155
Mapa 14: Eje Perú – Brasil - Bolivia.....	156
Gráfico 16: Grupo de proyectos Eje Perú – Brasil – Bolivia.....	158
Mapa 15: Eje Escudo Guayanés.....	160
Gráfico 17: Eje Escudo Guayanés.....	161
Mapa 16: Eje del Amazonas.....	162
Gráfico 18: Grupo de Proyectos Eje Amazonas.....	164
Mapa 17: Eje Interocéánico Central.....	166
Gráfico 19: Grupo de Proyectos Eje Interocéánico Central.....	167
Mapa 18: Eje MERCOSUR – Chile.....	169
Gráfico 20: Grupo de proyectos Eje MERCOSUR - Chile.....	171
Mapa 19: Eje Hidrovía Paraguay – Paraná.....	173

<u>Gráfico 21: Grupo de proyectos Eje Hidrovía Paraguay - Paraná.....</u>	<u>174</u>
<u>Gráfico 22: Porcentaje de tipo de financiamiento por sector.....</u>	<u>181</u>
<u>Gráfico 23: Fuente de financiamiento de los proyectos.....</u>	<u>182</u>
<u>Gráfico 24: Efectos de la Hidrovía sobre las exportaciones agrícolas, Argentina: 1995-2015</u> <u>.....</u>	<u>201</u>
<u>Mapa 20: Paraná Medio.....</u>	<u>207</u>
<u>Mapa 21: Región Fluviomarina.....</u>	<u>208</u>
<u>Mapa 22: Corredor Bioceánico Porto Alegre- Santa Fé – Coquimbo.....</u>	<u>221</u>
<u>Gráfico 25: Grupo de obras Coquimbo - Región Centro - Paisandú.....</u>	<u>224</u>
<u>Gráfico 26: Valor de las exportaciones de las regiones que componen el corredor para el</u> <u>año 2012.....</u>	<u>226</u>
<u>Mapa 23: Corredores y articulaciones de transporte vial de la ciudad de Santa Fe.....</u>	<u>227</u>
<u>Mapa 24: Red General Belgrano.....</u>	<u>230</u>
<u>Mapa 25: Corredores multimodales que articulan con la ciudad de Santa Fe.....</u>	<u>232</u>
<u>Mapa 26: Área de Influencia de Servicios Logísticos.....</u>	<u>238</u>
<u>Mapa 27: Traza consensuada.....</u>	<u>246</u>
<u>Mapa 28: Traza 3, ubicación general.....</u>	<u>248</u>
<u>Mapa 29: Obras estratégicas en la Ciudad de Santa Fe.....</u>	<u>263</u>

SIGLAS

- ALADI: Asociación Latinoamericana de Integración.
- ALALC: Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.
- ALBA: Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América.
- ALCA: Alianza de Libre Comercio de las Américas.
- API: Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.
- BID: Banco Interamericano de Desarrollo.
- BNDES: Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil.
- BRICS: Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica.
- CAF: Corporación Andina de Fomento.
- CAN: Comunidad Andina de Naciones.
- CARICOM: Comunidad de Caribe.
- CCT: Comité de Coordinación Técnica.
- CDE: Comité de Dirección Ejecutiva.
- CEDPLA: Centro de Estudios para el Desarrollo Portuario Logístico Avanzado.
- CELAC: Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños.
- CEPAL: Comisión Económica para América Latina.
- CIA: Agencia Central de Inteligencia.
- CIADI: Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones.
- COMTRADA: División de Estadística de las Naciones Unidas.
- COSIPLAN: Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento.
- EEUU: Estados Unidos.
- EID: Ejes de Integración y Desarrollo.
- FAL: Boletín de Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe.
- FAO: Organización de Naciones Unidas para la Alimentación.
- FARC: Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia.
- FEDERASUR: Federación de Cámaras de Comercio e Industria de Suramérica.
- FMI: Fondo Monetario Internacional.
- FONPLATA: Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata.
- G20: Grupo de los 20.
- GST: Grandes Sistemas Técnicos.
- HPP: Hidrovía Paraguay – Paraná.
- IED: Inversión Extranjera Directa.
- IIRSA: Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana.
- MERCOSUR: Mercado Común del Sur.
- OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.
- OEA: Organización de Estados Americanos.
- OIT: Organización Internacional del Trabajo.
- OMC: la Organización Mundial del Comercio.
- PBI: Producto Bruto Interno.
- PSI: Procesos Sectoriales de Integración.
- PT: Partido de los Trabajadores de Brasil.
- SICA: Sistema de la Integración Centroamericana.
- SMP: Sistema de Monitoreo Permanente.
- TBI: Tratados Bilaterales de Inversión.
- TCP: Tratado de Comercio de los Pueblos.
- TLC: Tratados de Libre Comercio.
- UNASUR: Unión de Naciones Suramericanas.

- UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.
- UNISDR: Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres.
- ZAL: Zona de Actividad Logística.

INTRODUCCIÓN

La infraestructura ha estado ligada en cada etapa económica a facilitar las actividades promovidas en el marco de las políticas predominantes y las formas de inserción internacional (Ferrer, 1997; Roffman y Romero, 1996). Así la incorporación de Argentina a la división internacional del trabajo ricardiana en el marco del liberalismo y el modelo agroexportador dio impulso a la creación del tendido de ferrocarril en la región pampeana y un puerto acorde al modelo. La etapa de sustitución de importaciones mantuvo la infraestructura ligada a las actividades exportadoras y desarrolló aquella requerida por la industrialización, la urbanización ligada a la misma y la provisión de energía y materias primas para ese modelo. La etapa llamada aperturista por Torrado (2004) o neoliberal por autores como Rapoport (2012), Arceo y Basualdo (2006), o Morina (2006), se caracteriza por el quiebre del modelo desarrollista, la distribución regresiva del ingreso, la desindustrialización y las privatizaciones, acentuando la fragmentación socioterritorial y el impulso a actividades ligadas a la explotación de recursos naturales para exportación y a la valorización financiera. Se avanza con una integración económica que difiere de aquella promovida en la etapa anterior en su visión de complementariedad, y se afianza como forma de ampliar mercados, escalas de explotación de recursos y áreas de actuación de las transnacionales. La infraestructura al servicio del modelo exportador ya no tiene escala nacional sino regional. Los organismos de crédito internacional impulsan y fomentan una red de infraestructura al servicio de la integración del territorio de América Latina a las nuevas redes del comercio internacional, sumando al Atlántico, la conexión hacia el Pacífico.

La crisis en América Latina a comienzos de siglo XXI abre una etapa diferenciada en la que al mismo tiempo que emergen gobiernos que ponen en práctica políticas heterodoxas, no se modifica sustancialmente el peso del sector primario exportador en la obtención de divisas. Se producen importantes avances en la integración sudamericana, con creaciones como UNASUR y CELAC, no obstante, existe un amplio campo de disputas e influencias con relación a los modelos de desarrollo.

El territorio latinoamericano se reconfigura a partir de procesos que nacen de la turbulencia de los flujos globales y responde cada vez más a sus dinámicas. Es un sistema de objetos cada vez más artificiales, como postulaba Milton Santos (1996) a mediados de

los años 90. El territorio está poblado por sistemas de acciones imbuidos de artificiosidades y cada vez más tendiente a fines extraños al lugar y a sus habitantes.

En América Latina la continuidad del proyecto extractivo, desarrollado en las últimas décadas, necesita de la readaptación de la infraestructura existente y la construcción de nueva infraestructura acorde a los actuales patrones productivos y de intercambio. Los corredores de transporte, energía y comunicaciones son las obras priorizadas por los países de la región en base a una visión en la que prevalecen las demandas del mercado internacional y de los actores geopolíticamente hegemónicos.

La zona del Paraná inferior se ha transformado en un importante polo logístico con pretensiones de crecimiento y de expansión a los puertos del Paraná medio, sobre todo en la ciudad de Santa Fe, ante la hiperespecialización de la región en la exportación de commodities y la tracción del mercado mundial. En tal sentido se desarrolla una infraestructura acorde a los nuevos requerimientos del comercio internacional, priorizando la multimodalidad y las salidas bi-oceánicas. La reconversión del puerto de Santa Fe, junto a otras obras como los puentes Santa Fe – Paraná y Santo Tomé – Santa Fe, el Plan de Circunvalación Ferroviario en la ciudad de Santa Fe, el Plan de circunvalación vial, la construcción del aeropuerto internacional Santa Fe – Paraná, la interconexión portuaria Santa Fe - Rosario y las obras de readecuación del Belgrano Cargas responden a esta readaptación.

Este proceso de reordenamiento del territorio tiene impactos diferenciales sobre los actores que intervienen (Manzanal, 2014). Mientras que las grandes empresas vinculadas al modelo extractivo y al agronegocio se benefician de los cambios en las formas de uso del espacio geográfico y promueven una infraestructura que garantiza la reducción de los tiempos de circulación y la apertura de nuevos mercados y nuevas capacidades productivas (Harvey, 2005), los conflictos sociales y ambientales se multiplican. Un ejemplo de esto es la disputa generada en los históricos barrios linderos a los emplazamientos portuarios, con las comunidades de campesinos y pescadores del Paraná medio y de los espacios costeros de la hidrovía, que ante el avance de mega obras de infraestructura ven modificada sus formas de vida y de convivencia con el territorio.

El trabajo de tesis doctoral que aquí se expone se desarrolla a través de siete capítulos. En los dos primeros se abordará la elaboración de un marco teórico metodológico recuperando discusiones centrales a la geografía en particular y a las ciencias sociales en general. Sobre todo se trabajará en la elaboración de un enfoque que dé cuenta

de las transformaciones territoriales acontecidas en las últimas décadas en la región, como consecuencia del desarrollo de macrosistemas técnicos vinculados a la circulación de flujos (Silveira, 2011; Santos, 1996a, 1997), acordes a las actuales dinámicas de acumulación del capital que Harvey (2005) denomina como de acumulación por desposesión.

En el Capítulo II se partirá, como axioma de investigación, de la importancia de América del Sur para los actuales patrones productivos y de intercambio y se abordará una caracterización territorial del subcontinente, poniendo énfasis sobre la movilidad regional, los espacios de circulación (Darc Costa, 2015), y la importancia de las grandes cuencas hidrográficas, se conceptualizarán también aspectos fundamentales para el abordaje del tema de investigación como la infraestructura, la logística y los sistemas portuarios.

La construcción del marco teórico metodológico se sustentará en la importancia de un análisis multiescalar (García, 2006; Santos, 2000) asumiendo que la producción del territorio (Manzanal, 2014) en el capitalismo periférico (Ferrer, 2006; Prebisch, 1981) responde sobre todo a las dinámicas y las lógicas globales hegemónicas en el sistema mundo capitalista (Wallerstein, 2010) que entran en tensión y disputa con otras lógicas, “*contra – racionalidades*” (Cataia, 2017; Santos, 2006) que se expresan en el lugar. En este sentido los capítulos siguientes se desarrollarán a partir de ese diálogo, en la dialéctica, entre las diversas escalas del territorio: en el Capítulo III se analizarán las características salientes de la inserción de la región en la economía global, la re primarización, la extranjerización y el extractivismo (Gudynas, 2009). En el Capítulo IV se abordarán los aspectos fundamentales de la infraestructura regional a partir del estudio de los 9 ejes que reconfiguran el territorio en el marco de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) desde el año 2000, puntualizando en el Capítulo V sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná que es uno de esos ejes fundamentales. En los dos capítulos finales se abordará el impacto local de obras que resuelven conectividades regionales y globales, y las disputas territoriales desencadenadas a partir de mega-proyectos de infraestructura en la ciudad de Santa Fe. Se parte desde una mirada sobre el territorio que prioriza el estudio de los nuevos objetos, acciones y normas (Santos, 1996a), en relación a la circulación, que redefinen los lugares y las formaciones socioespaciales. Es decir, se focalizará en el análisis de las formas de apropiación, ejercicio del dominio y control del territorio (Blanco, 2015) a partir de la infraestructura extractivista (Álvarez, 2017) promovida en la actual etapa de acumulación del capital en Suramérica.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO-METODOLÓGICO

1. Objetivos e hipótesis de investigación

1.1. Objetivos generales y específicos de la investigación

OBJETIVO GENERAL:

- Analizar la readaptación de la infraestructura regional y la reconfiguración territorial del sub continente en el marco de la IIRSA, e interpretar su vinculación con las lógicas y dinámicas productivas y de acumulación dominantes, a partir del estudio del proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe y las resistencias territoriales originadas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Caracterizar la inserción de las economías latinoamericanas en la economía internacional.
- Caracterizar y describir la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana.
- Describir y analizar el Eje Hidrovía Paraguay-Paraná y las obras de reforma del Puerto de Santa Fe, en un contexto de creciente importancia de la infraestructura portuaria de la zona.
- Describir y analizar el financiamiento y ejecución de las obras y los principales actores involucrados. (rol de los gobiernos de la región, organismos internacionales, empresas transnacionales, entidades empresariales, comerciales y productivas, movimientos sociales).
- Indagar la relación existente entre las obras de infraestructura en desarrollo y las actividades productivas en el territorio en el que se encuentran emplazadas.
- Describir y analizar las resistencias territoriales a la reconversión del Puerto de Santa Fe y su infraestructura asociada.

En base a estos objetivos, se plantean las siguientes preguntas de investigación:

- ¿Cuáles son las características fundamentales de la inserción de las economías latinoamericanas en la economía internacional?
- ¿Qué rol juega la infraestructura en esa inserción internacional? ¿Cuáles son los principales proyectos de integración en infraestructura suramericana?

- ¿Cuáles son los actores fundamentales en la promoción de una infraestructura regional y los principales mecanismos de financiamiento?
- ¿Cuál es la importancia de la Hidrovía Paraguay-Paraná para el actual modelo de inserción de la economía regional en el sistema económico internacional?
- ¿Cuál es el rol estratégico del Paraná medio en general y del Puerto de Santa Fe en particular para los actuales patrones productivos y de intercambio?
- ¿Cómo se relaciona el proyecto de reconversión portuaria con otras obras de infraestructura en desarrollo en la región?
- ¿Existen resistencias sociales a estas obras de infraestructura? ¿Cuáles son estas resistencias y cómo se desarrollan?

1.2. Hipótesis de trabajo

HIPÓTESIS GENERAL:

- Los proyectos de integración física en América del Sur son condición indispensable para consolidar modelos extractivos transnacionalizados, y responden a una lógica de regionalismo abierto.

HIPÓTESIS ESPECÍFICAS:

- La reforma del Puerto de Santa Fe y la infraestructura asociada a ella, como parte del Eje de integración Hidrovía Paraguay-Paraná, responde a un proceso de transnacionalización económica en la región.
- Existen resistencias territoriales a la reconversión del puerto, y a las diversas obras vinculadas con este proyecto, como también visiones contradictorias sobre su aporte al desarrollo

2. Consideraciones metodológicas, las múltiples escalas de análisis:

Esta investigación se sustentará en parte del marco metodológico propuesto por Rolando García (2006), para quien los sistemas sociales son sistemas complejos. El autor parte de entender el sistema como un conjunto organizado de relaciones entre los elementos y entre las relaciones, que tiene propiedades diferentes a la suma de las partes. Desde esta perspectiva el sistema no está dado, se construye a partir de interpretaciones y abstracciones que son resultado de una visión del mundo que resulta de la historia y que está asociada a las relaciones de poder y condiciones sociales específicas.

Las problemáticas que emergen de los actuales proyectos de integración en infraestructura en Suramérica, y en particular los conflictos territoriales en la zona del Puerto de Santa Fe, serán abordadas como procesos siguiendo la perspectiva epistemológica de los sistemas complejos planteada por García (2006). Estos procesos pueden ser básicos, o de primer nivel, que tienen alcance local, sobre el medio físico y la sociedad que lo habita. Pueden ser metaprocesos, con alcance nacional o regional, y finalmente es posible identificar procesos de tercer nivel o internacionales (globales).

Para el desarrollo de los objetivos de esta investigación se empleará una metodología de triangulación (Denzin, 2000; Bericat, 1998), es decir, una combinación entre técnicas cuantitativas y cualitativas. Los primeros objetivos serán abordados sobre todo a partir del estudio de documentos oficiales de IIRSA- COSIPLAN, CEPAL, UNASUR, BID y demás instituciones involucradas con la integración en infraestructura en el subcontinente y con el análisis de la economía regional. Se recurrirá también a estudios preexistentes de investigadores e investigadoras vinculados con la temática.

Los objetivos finales se vinculan directamente con el análisis del territorio y el conflicto social y para su desarrollo se realizaron entrevistas semi estructuradas a informantes claves, a integrantes de organizaciones como el Centro de Estudios y Acción Popular de la Ciudad de Santa Fe, a integrantes del Proyecto Revuelta en Santa Fe, integrantes de Arenas, Iniciativa Rinconera, de la Localidad de San José de Rincón, y de El Baldío y Partido Vecinos de Arroyo Leyes. Se entrevistaron también a miembros de la Coordinadora de la Costa, instancia de articulación de organizaciones y referentes de la ciudad de Santa Fe y localidades aledañas que se conformó en los años 90 y en la actualidad está abocada entre otras actividades a la investigación y el pedido de información oficial de obras de infraestructura en la zona.

Se realizó trabajo de campo, entre los años 2013 y 2018, en los barrios y localidades afectadas por el proyecto de relocalización portuaria y la infraestructura asociada a ello y se desarrollaron talleres sobre IIRSA con vecinos y vecinas de esos barrios y localidades (años 2017 y 2018).

Se realizaron también entrevistas a funcionarios públicos, representantes de instituciones relevantes para la temática a abordar y representantes del poder legislativo de la provincia de Santa Fe. Se realizaron entrevistas en profundidad a: el Diputado provincial del Frente Social y Popular, Carlos Del Frade, de reconocida trayectoria en la investigación sobre problemáticas vinculadas a la Hidrovía Paraguay-Paraná. A representantes del Centro

de Estudios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe, la licenciada Lucrecia De Jorge y el Licenciado Pedro Cohan, una de las principales instituciones impulsoras de la reconversión logística y de infraestructura de la ciudad. A Juan Carlos Venesia Director Ejecutivo del “Programa de Infraestructura Regional para la Integración” de la Universidad Nacional de Rosario y Director del “Programa Santafesino para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná” dependiente del Poder Ejecutivo de la Provincia de Santa Fe.

3- El territorio como herramienta de análisis

Se desarrolla en la actualidad en América del Sur un modelo de producción/extracción que le da mayor visibilidad y peso a la dimensión territorial de las problemáticas regionales tanto en el ámbito social y cultural como económico y ambiental. El territorio es objeto de una disputa materializada entre actores con pretensiones antagónicas sobre el mismo. Lo que obliga a profundizar la conceptualización y teorización para construir un marco de análisis que permita un acercamiento sólido a las problemáticas.

Enrique Leff (2005) advierte que frente al proceso de globalización regido por la racionalidad económica y las leyes del mercado está emergiendo una política del lugar, del espacio y del tiempo, que es movilizadora por el derecho a la identidad cultural de los pueblos, legitimando reglas más plurales y democráticas de convivencia social.

Se asiste a un período de confrontación y crisis civilizatoria (Vega Cantor, 2009; Lander, 2011). Una crisis que es simultáneamente medioambiental, energética, alimentaria, migratoria, bélica, económica. No es sólo un nuevo ciclo recesivo del capitalismo advierte Lander, sino un “*quiebre histórico*” (2011: 1), donde el asunto central no es si el capitalismo podrá o no recuperarse sino si la vida humana en el planeta podrá sobrevivir al capitalismo y su modelo de destrucción sin fin del territorio y la naturaleza (Lander, 2011).

La reafirmación de la identidad insiste Leff, de las formas de vida y de habitar el territorio de las comunidades suramericanas, “*es también la manifestación de lo real y de lo verdadero frente a la lógica económica que se ha constituido en el más alto grado de racionalidad del ser humano, ignorando a la naturaleza y a la cultura, generando un proceso de degradación socioambiental que afecta las condiciones de sustentabilidad y el sentido de la existencia humana*” (2005: 202). El autor agrega que el territorio es el espacio social donde los actores ejercen su poder para mitigar la degradación ambiental y para generar proyectos autogestivos gestados para satisfacer necesidades, aspiraciones y deseos de

los pueblos que la globalización económica no puede cumplir. El territorio es un espacio de resistencias a las dinámicas hegemónicas:

“El territorio es el locus de las demandas y los reclamos de la gente para reconstruir sus mundos de vida. El nivel local es donde se forjan las identidades culturales, donde se expresan como una valorización social de los recursos económicos y como estrategias para la reapropiación de la naturaleza. Si la economía global genera el espacio donde las sinergias negativas de la degradación socioambiental hacen manifiestos los límites del crecimiento, en el espacio local emergen las sinergias positivas de la racionalidad ambiental y de un nuevo paradigma de productividad ecotecnológica (Leff, 1994, 1995)”. (Leff, 2005: 270)

En este sentido antes descrito el territorio regional en América del Sur se ha transformado en un espacio donde se precipitan tiempos diferenciados, actores con lógicas contrapuestas (Acselrad, 2006), verticalidades y horizontalidades (Santos, 1993), que lo hacen foco de una disputa de imprescindible análisis en las diferentes disciplinas de las Ciencias Sociales y en la Geografía en particular.

3.1. El Territorio, discusiones conceptuales

Para realizar un abordaje geográfico sobre las diferentes lógicas presentes en el desarrollo de la infraestructura regional y las transformaciones en curso en Santa Fe, a partir del proyecto de reconversión portuaria y su infraestructura asociada, resulta fundamental explicitar cuál es la concepción de territorio en la que se encuadra este trabajo. Para ello, se adscribe a las posturas inherentes a las corrientes críticas del pensamiento de la disciplina, retomando aportes de sus principales referentes en América Latina.

Adscribiendo a la noción de territorio de Milton Santos, Bernardo Mançano Fernández (2005) pone en primer lugar el análisis de las relaciones sociales para comprender el carácter del territorio. “*Este es el espacio apropiado por una determinada relación social que él produce y él mantiene a partir de una forma de poder*” (2005: 276). Los territorios son así formados en el espacio geográfico a partir de múltiples relaciones y actores (Fernández, 2005). Son estas relaciones las que transforman, de forma contradictoria, solidaria y conflictiva, al espacio en territorio, siendo espacio a priori y territorio a posteriori.

La transformación del espacio en territorio se da por medio de la conflictividad entre fuerzas políticas que procuran crear y controlar sus territorios. De esta manera, el

territorio es espacio de vida y de muerte, de libertad y de resistencia. Por esa razón, carga una identidad que expresa su territorialidad (Fernández, 2005)

En este proceso de producción del territorio, a partir de relaciones sociales conflictivas y solidarias, se establecen y desarrollan formas de ejercicio del poder generalmente asimétricas y desiguales. Mabel Manzanal afirma al respecto que *“la producción de los territorios se dinamiza con efectos diferenciales sobre las poblaciones que los habitan y sobre las formas de ejercicio del poder y de la dominación de los mismos”* (2014: 26). Para la autora recién cuando el territorio aparezca claramente asociado con el ejercicio del poder expresará su esencia más sustantiva, porque *“la producción social del espacio no es otra cosa que el resultado del ejercicio de relaciones de poder”* (2014: 27)

Para Porto Gonçalves (2003), ese ejercicio del poder sobre el espacio geográfico está vinculado a las diferentes formas de apropiación del mismo. Afirma que la materialidad del espacio geográfico es siempre significada y resignificada, puesto que es siempre apropiada. Sociedad y espacio no son dimensiones que se excluyen o que se preceden. Una sociedad no se organiza primero para luego construir el espacio geográfico o viceversa. Toda sociedad al constituirse en cuanto tal constituye un espacio geográfico. Como una relación social el espacio geográfico es también una relación natural entre sociedad y naturaleza. La sociedad mientras se produce a si misma transforma y se apropia de la naturaleza (Porto Gonçalves, 2003)

Jorge Blanco (2015) visualiza un carácter multidimensional en el concepto de territorio, ya que lleva implícitas las nociones de apropiación, ejercicio del dominio y control de una porción de la superficie terrestre, pero también contiene las ideas de pertenencia y de proyectos que una sociedad desarrolla en un espacio dado.

“En primer lugar la idea de territorio como espacio apropiado, controlado y transformado por una sociedad. Se trata de la idea presente en las perspectivas más clásicas del concepto, que da cuenta de una empirización marcada a través del control de un determinado espacio, con sus recursos, su población, sus infraestructuras, sus normativas.

En segundo lugar, la idea de territorio como ámbito de las relaciones de poder, estrechamente vinculada con el planteo previo, pero que abre la posibilidad de analizar la complejidad de las relaciones, de identificar la multiplicidad de actores y el poder diferencial de estos actores en la construcción y el control de los recursos del territorio.

En tercer lugar la idea de territorio como una construcción social e histórica, que reúne la historia política social y cultural pero que también contiene una gama de futuros posibles (...) En cuarto lugar, nos interesa señalar el lugar central que el

estado ocupa en las políticas territoriales (...) en cada coyuntura histórica se juega una forma de materializar ese rol estatal sobre los procesos de construcción y regulación del territorio.” (Blanco, 2015: 16)

María Laura Silveira (2011) plantea que como cada período histórico contiene nuevos desafíos en cuanto a la elaboración de las definiciones que retraten mejor sus dinámicas, el territorio debería ser analizado a la luz de la globalización actual, con nuevos objetos, acciones y normas que redefinen los lugares y las formaciones socioespaciales y por ende la capacidad de acción de las y los sujetos. Nuevas formas de apropiación, ejercicio del dominio y control del territorio (Blanco, 2015) caracterizan a la actual etapa de acumulación del capital, sobre todo en Suramérica, que en algunos casos reafirma lógicas tradicionales de comportamiento sistémico profundizando los procesos dicotómicos centro-periferia (Wallerstein, 2010)

Es “*el uso del territorio y no el territorio en sí mismo*” (Santos, 1994: 15) lo que interesa en el análisis geográfico. Por lo tanto, son las acciones y los objetos que transforman el espacio el foco del estudio de este trabajo, sobre todo el complejo entramado de redes de infraestructura desarrolladas en las últimas décadas en la región por los actores hegemónicos que tienen un profundo impacto sobre la apropiación territorial. Al respecto Santos enfatiza en la importancia de la técnica en ese proceso de apropiación: “*es por demás sabido que la principal forma de relación entre el hombre y la naturaleza, o mejor, entre el hombre y el medio, está dada por la técnica. Las técnicas son un conjunto de medios instrumentales y sociales con los cuales los hombres realizan su vida, producen y al mismo tiempo crean el espacio*” (1996: 25)

La técnica es fundamental en el análisis que Santos hace de la apropiación social del territorio, dado que construye los marcos para las acciones. En una definición que, como asevera Silveira, permite “*aprehender la estructura actual del territorio y el movimiento dialéctico que define su existencia*” (Silveira, 2011: 4) el autor caracteriza al territorio como:

“el espacio formado por un conjunto indisociable, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acciones, no consideradas inseparablemente, pero como un cuadro único en el cual la historia se da. En el comienzo era la naturaleza salvaje, formada por objetos naturales que a lo largo de la historia van siendo sustituidos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados” (Santos Milton, 1996: 51)

El sistema de objetos y acciones impuesto en los países periféricos por los actores hegemónicos en la actual globalización neoliberal tiene un fuerte impacto sobre aquellas

regiones donde los bienes comunes son codiciados para los actuales patrones productivos. La técnica ha posibilitado la expansión de las fronteras extractivas incorporando nuevos espacios a los circuitos de producción de la economía capitalista internacional. María Laura Silveira afirma que *“gracias a los soportes técnicos actuales, la acción global se aloja en los lugares”* (2011: 5)

En tal sentido se estudian las obras de infraestructura regional proyectadas para Sudamérica como parte de un macro-sistema técnico, sobre todo a partir del año 2000 y en el marco de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Se focaliza en el análisis de las disputas en torno a la modificación portuaria en Santa Fe a partir de estas consideraciones teóricas y conceptuales referentes al estudio del territorio. En este sentido se profundizará a continuación sobre la noción de medio técnico-científico-informacional.

3.2. El medio técnico – científico- informacional

Con posterioridad a la segunda guerra mundial Martín Heidegger (1997) va a decir que la esencia de la técnica está en cómo ha impregnado la evolución social independientemente de la voluntad de los individuos. El desarrollo de la técnica encubre un mecanismo a través del cual la interacción de acciones y objetos aparentemente desvinculados engendra un conjunto integrado, un macrosistema. Además, Heidegger se refiere a la técnica moderna como una expropiación que se impone a la sociedad y las cosas. En esta argumentación opone la armonía del período artesanal, de la poesía presente en los viejos puentes de madera por ejemplo, a la dureza de la represa de concreto que expropia la potencia del río (1997: 209).

Para Heidegger el apogeo de la mecanización se da bajo el pretexto de atender a las necesidades económicas, así la humanidad expropia la naturaleza y al efectuar esa expropiación se expropia a sí misma. En ese sentido se pregunta qué es la técnica moderna y argumenta que lo nuevo de la técnica es su capacidad para desocultar:

“El desocultar imperante en la técnica moderna es un provocar que pone a la naturaleza en la exigencia de liberar energías, que en cuanto tales puedan ser explotadas y acumuladas. Pero, ¿no vale esto también para el viejo molino de viento? No. Sus aspas giran, ciertamente, en el viento, a cuyo soplar quedan inmediatamente entregadas. Pero el molino de viento no abre las energías de las corrientes de aire para acumularlas. Por el contrario, una región es provocada a la extracción de carbón y minerales. La tierra se desoculta ahora como región carbonífera, el suelo como lugar de yacimiento de minerales. De otra manera aparece el campo, que el campesino antiguamente labraba, en donde labrar aún

quiere decir: cuidar y cultivar. El hacer del campesino no provoca al campo. En el sembrar las simientes, abandona él la siembra a las fuerzas del crecimiento y cuida su germinación. Entretanto, la labranza del campo ha caído en la resaca de otro modo de labrar, que pone a la naturaleza. La pone en el sentido de provocación. El campo es ahora industria motorizada de la alimentación. El aire es puesto dentro de la entrega de nitrógeno, el suelo por los minerales; minerales, por ejemplo, el uranio, éste por la energía atómica, que puede ser desintegrada para destrucción o para usos pacíficos. El poner, que provoca las energías naturales, es un exigir en un doble sentido. Exige en cuanto abre y expone. Sin embargo, este exigir está supuesto de antemano a lo que se exige, esto es, impulsar la utilización mayor que sea posible con el mínimo esfuerzo” (1997: 123, 124)

La técnica transforma las formas naturales de reproducción de la naturaleza en formas de producción mecanizadas con el objetivo de extraer recursos y acumular ganancias. La técnica media en las diferentes formas de uso del territorio. En este sentido para Milton Santos el territorio usado es “*la síntesis de todas las formas de trabajar y vivir*” (Silveira, 2011: 2), de todas las modificaciones y creaciones socio-espaciales.

Cada acción le confiere al territorio una actualidad, lo transforma con mayor o menor intensidad de acuerdo a la densidad de la técnica, y por eso es “*una permanente reconstrucción de las cosas y de las acciones*” (Silveira, 2011: 3). Este proceso es el que se puede denominar como formación socio-espacial, es decir, la dialéctica entre las acciones que modifican el espacio y los objetos que condicionan las acciones. Para Silveira el territorio se vuelve un híbrido entre pasado, presente y futuro, entre materialidad y acción:

“Estamos ante un proceso solidario y contradictorio entre existencias técnicas y normativas, heredadas de un pasado remoto o reciente, y posibilidades de nuestro período. Como los objetos y las normas vienen del pasado podríamos adoptar un participio, es decir, territorio usado. Como las acciones actualizan lo que preexiste, traen nuevos contenidos y crean nuevas existencias, el gerundio compuesto es de rigor: territorio siendo usado. En ese proceso, la acción contiene en su intencionalidad una idea de futuro y el territorio se vuelve un híbrido de pasado, presente y futuro, materialidad y acción” (2011: 4).

El territorio suramericano, como se ha afirmado ya, se ha transformado en un eslabón esencial de la cadena de reproducción del valor en la actual fase de acumulación capitalista. Como en el pasado, la región reactualiza su rol como proveedor de naturaleza para las principales cadenas productivas en el mercado internacional, se “*desoculta*” (Heidegger, 1997: 123), para lo cual los actores hegemónicos impulsan la reconversión del medio técnico-científico-informacional (Santos, 1993) donde los criterios de optimización logística y de circulación cumplen una función prioritaria.

La técnica es sobre todo un fenómeno histórico, está en la base de la comprensión del uso del territorio, “*es forma y acción históricamente determinada*” (Silveira, 2011: 5). El medio técnico – científico- informacional es el marco de vida de los hombres y las mujeres, condiciona su desarrollo y sus posibilidades de existencia al determinar las formaciones socioespaciales.

Ese medio técnico-científico-internacional se desarrolla en un contexto de mundialización del capital que Milton Santos define a partir de los siguientes rasgos:

“— la transformación de los territorios nacionales en espacios nacionales de la economía internacional; — la exacerbación de las especializaciones productivas a nivel del espacio; — la concentración de la producción en unidades menores con aumento de la relación entre producto y superficie, por ejemplo en la agricultura; — la aceleración de todas las formas de circulación y su creciente papel en la regulación de las actividades localizadas con el refuerzo de la división territorial y de la división social del trabajo, y la dependencia de esta última respecto a las formas espaciales y a las normas sociales (jurídicas y otras) en todos los escalones; — la productividad espacial en función de todas las posibilidades de localización; — el fraccionamiento horizontal y vertical de los territorios; — el papel de la ordenación en la constitución de las regiones y el de los procesos de regulación; — la tensión creciente entre localidad y totalidad a medida que avanza el proceso de globalización” (1993: 71, 72)

El medio técnico-científico-informacional es la nueva cara del espacio y del tiempo que desde hace más de cuatro décadas se impone en la geografía mundial. Al respecto Velázquez afirma que:

“Una nueva modernidad comienza a imponerse a escala mundial en los últimos cuarenta años, sustentada en tres procesos fundamentales: la presencia de un sistema único -el capitalismo-, la existencia de una unicidad temporal o convergencia de los momentos a escala planetaria, y la producción de un motor unificado global, vinculado a la generación y apropiación mundial de la plusvalía. Esas son las bases del medio técnico-científico-informacional. El mundo se torna así una referencia constante para cada subespacio, cualquiera sea su extensión o importancia relativa. El medio técnico-científico-informacional se constituye en la expresión geográfica de la hegemonía de una nueva forma de ser del mundo, sustentada en la amalgama totalizante construida por la ciencia y la técnica, y su articulación a través del mercado mundial” (2005: 44, 45)

Es ahí en un medio globalizado, técnico y científico donde se instalan las actividades hegemónicas, aquellas que participan del comercio internacional haciendo que determinados lugares se vuelvan mundiales (Santos, 1997). Para Santos el espacio geográfico hoy debe ser visto a través de la tecno-esfera y de la psico-esfera que, juntas, forman el medio técnico y científico.

“A tecnoesfera é o resultado da crescente artificialização do meio ambiente”. A esfera natural é crescentemente substituída por uma esfera técnica, na cidade e no campo. A psicoesfera é o resultado das crenças, desejos, vontades e hábitos que inspiram comportamentos filosóficos e práticos, as relações interpessoais e a comunhão com o Universo. Ambos são frutos do artifício e desse modo subordinados à lei dos que impõem as mudanças. O meio geográfico, que já foi "meio natural" e "meio técnico" é, hoje, tendencialmente, um "meio técnico-científico". (1997: 14)

En este contexto, material y simbólico, descrito por Santos (1997), la formación socioespacial que viene del pasado y va hacia el futuro, es ahora un sistema de objetos cada vez más artificiales, integrado también por sistemas de acciones imbuidos de artificialidades y tendientes a fines extraños al lugar y a sus habitantes. De allí, para Santos, la necesidad de hacer una diferenciación entre la escala de realización de las acciones y la escala de comando. En la actualidad las acciones hegemónicas que se ejercen en un lugar son el producto de necesidades ajenas, de funciones cuya realización es distante y de las cuales apenas se conoce su localización (Santos, 1996).

Haciendo un análisis de la relación entre el lugar y el sistema mundo capitalista en la actualidad Silveira argumenta que:

“las nuevas relaciones entre el mundo y el lugar son, al mismo tiempo, causa y consecuencia de la nueva constitución del espacio geográfico, cuya historicidad es dada por el medio técnico - científico informacional. Objetos y acciones se vuelven científicos e informados y, por esa razón, permiten una nueva interacción e interdependencia entre los diferentes rincones del planeta” (2011: 7)

Santos reconoce un antagonismo entre una “razón global” (1996: 267) presente en un nuevo orden dado por nuevas solidaridades internas y externas, espontáneas y fabricadas, y una “razón local” (1996: 267) construida porque el uso de la tecnociencia y la información se da en un lugar y “es allí donde lo que existe como objeto, como organización, como cultura, se impone como norma para el ejercicio de las directrices globales” (Silveira, 2011: 7). Para Santos en esa razón local pueden emerger las resistencias.

Ese orden global es construido a partir de una estrategia selectiva por parte de los actores globales sobre los territorios, a partir de la elección de puntos considerados esenciales a las aspiraciones hegemónicas. Silveira resume esto de la siguiente manera:

“La concretización de diversos grados de racionalidad en el espacio surge como un acto de imperio y, al mismo tiempo, ofrece una trama de densidades distintas. Puntos luminosos y verticalizados y áreas opacas de la horizontalidad resultan de la elección “racional” de lugares, por agentes hegemónicos, para abrigar el orden

global. Esos lugares luminosos podrían ser definidos por sus altas densidades. La densidad técnica (Santos, 1996b) resulta del grado de artificialidad de un área y su máxima expresión son los espacios inteligentes, donde la coincidencia entre objetos y acciones hegemónicas es prácticamente total, al tiempo que la densidad informacional (Santos, 1996b) se refiere a los grados de exterioridad del lugar y a su respectiva capacidad de relacionarse con otros puntos. La actual división territorial del trabajo exige de los lugares una alta densidad técnica e informacional, pues éstos deben ofrecer sistemas de objetos y servicios que garanticen eficiencia y fluidez. Entretanto, para insertar los lugares en ese orden global, tiende a afirmarse un único ritmo de regulación. Es la densidad normativa (Silveira, 1997) que caracteriza a las porciones del territorio donde la ley del mercado y las demás normas globales actúan más profundamente, erosionando las normas locales” (2011: 7)

Existe en la actualidad casi una omnipresencia de la razón global en la producción del territorio suramericano, sin embargo en aquellos puntos donde las técnicas, las informaciones y las normas de la globalización están más presentes, las densidades del medio técnico-científico-informacional son más altas (Silveira, 2011). La ampliación de los espacios de extracción, producción y circulación de mercancías, como también y de manera esencial del dinero y la información (Santos, 2004), fue generando en las últimas décadas una expansión de la razón global con un medio técnico-científico-informacional que permite una mayor fluidez de los territorios hacia el mercado global. Milton Santos advierte sobre las consecuencias de ese proceso de mundialización sobre los territorios:

“Cuando las necesidades del proceso productivo llegan a todos los lugares, de manera directa e indirecta, se crean paralelamente selectividades y jerarquías de utilización con la competencia activa o pasiva entre los diversos agentes. En consecuencia, se plantea una reorganización de las funciones entre las diferentes fracciones del territorio. Cada punto del espacio adquiere entonces importancia, efectiva o potencial, que se desprende de sus propias virtualidades, naturales o sociales, preexistentes o adquiridas según intervenciones selectivas. Al mundializarse la producción, las posibilidades de cada lugar se afirman y se diferencian a nivel mundial. Dada la creciente internacionalización del capital y el ascenso de las empresas multinacionales, se observará una tendencia a la fijación mundial - y no nacional - de los costes de producción y a un equilibrio de las tasas de beneficios gracias a la movilidad internacional del capital (E. Mandel, 1978, pp. 187-188), al mismo tiempo que la búsqueda de lugares más rentables será una constante” (1996: 27)

Las diferencias geográficas, y los recursos estratégicos en cada etapa histórico productiva, adquieren una importancia fundamental en la era de la globalización de la economía, ya que los actores hegemónicos en el sistema productivo mundializado pueden escoger el lugar ideal para una empresa concreta, lo cual requiere de intervenciones técnicas sobre el espacio: logística, infraestructuras de transporte, fuentes de energía,

telecomunicaciones, etc. que generan las condiciones para una nueva apropiación en función de nuevos intereses. Tales especializaciones en la utilización del territorio, sobre el medio técnico-científico-informacional, significan un redescubrimiento de la naturaleza, una revalorización total del lugar que recibe un nuevo rol. (Santos, 1996).

En este sentido, en base a una noción de valor de uso impuesta por las grandes corporaciones, el envejecimiento técnico de ciertos territorios es particularmente acelerado en las fases de rápida evolución tecnológica. Para Santos (1994) en la actualidad eso se agrava por la mundialización de la economía y afirma que: *“As exigencias, quanto ao entorno geográfico, das grandes empresas transnacionais levam as cidades que as acolhem a criação de novos espaços (valores de uso) indispensáveis a sua operação, desvalorizando, do mesmo golpe, outros subespaços prematuramente envelhecidos”* (1994: 124).

Para Santos el proceso de internacionalización de las ciudades en marcha en los países subdesarrollados acelera la *“disfuncionalidad”* (1994: 125) de algunos lugares y actividades para la globalización, dado que la vocación mundial de las ciudades las envuelve en un movimiento cuyo ritmo no controla, y que ni siquiera es el de su propio país, sino que es marcado por las exigencias de una competitividad cuya escala es planetaria (Santos 1994). El autor advierte sobre los efectos de este proceso:

“A mundialização das cidades, sobretudo nos países subdesenvolvidos, deve levar ao agravamento da distância entre níveis de atividade: distância entre níveis de capital, de produtividade, de exigências quanto ao "entorno" material, de poder. Atrair ou manter atividades de ponta pode significar a utilização ainda mais disparatada e desigual dos recursos públicos na criação ou reabilitação das chamadas condições gerais de produção. A proporção que as respectivas empresas produzirem proporcionalmente mais emprego e mais recursos fiscais, sua função política, ainda que baseada na chantagem, tenderá a crescer” (1994: 125).

Son las empresas transnacionales actores centrales en el proceso de producción del espacio en América del Sur y, como se verá en los capítulos siguientes, desempeñan un rol central en la ampliación de los circuitos espaciales de producción generando economías que exceden los límites de los Estados nacionales lo que demanda simultáneamente macrosistemas técnicos que acompañan estos procesos.

3.3. Los circuitos espaciales de producción

Es la deslocalización productiva una de las características fundamentales de la producción capitalista pos crisis de los 70 y uno de los factores centrales en el desarrollo de

un medio técnico-científico-informacional, relacionado con lo que Santos analiza como *“la transformación de los territorios nacionales en espacios nacionales de la economía internacional y la exacerbación de las especializaciones productivas a nivel del espacio”* (1993: 7). Este proceso de fragmentación de la producción a escala global reproduce las históricas asimetrías entre los centros desarrollados y las periferias subdesarrolladas al interior incluso de la gran industria transnacional, que opera en los países periféricos buscando abaratar costos y extraer recursos.

La libre extracción y circulación de las mercancías es uno de los objetivos prioritarios buscados por estos grupos concentrados, que por su carácter oligopólico y diversificado, con un alto componente financiero y especulativo, reúnen poder político y económico. La dinámica de los flujos adquiere entonces no sólo importancia económica sino también política en la producción del territorio.

El propósito es suprimir todo obstáculo que dificulte la libre circulación de las mercaderías, de las informaciones y del dinero, a partir de las acciones técnicas y normativas que refuerzan el proceso de transnacionalización del territorio. Las grandes obras de infraestructura, con un alto impacto en la morfología del espacio, son fundamentales en este sentido. Mónica Arroyo describe de la siguiente manera los efectos de este proceso:

“Los circuitos espaciales de producción —en particular, los círculos de cooperación en el espacio— se extienden, aumentan su escala, organizan una trama de relaciones más allá de las fronteras nacionales. El tipo de jerarquías y selectividades creadas en el territorio se relaciona directamente con ese fortalecimiento de los flujos, ya que ellos se materializan en redes apoyadas sólo en ciertos puntos del territorio. Las grandes compañías financieras, de comercio internacional, de telecomunicaciones, de transporte se organizan en forma de red a escala mundial, atravesando los territorios nacionales con diferentes grados de intensidad y de articulación. Este movimiento produce una alteración, algunas veces muy profunda, en la división regional del trabajo preexistente y, por lo tanto, en la relación entre los actores locales”. (1999: 7)

En la producción de un medio técnico con una fuerte racionalidad global, la homogeneización de las pautas de circulación de las mercancías, la información y el dinero, son factores fundamentales. La energía, el transporte y las telecomunicaciones jugarán un rol central en el nuevo rediseño territorial del sub-continente y es la multimodalidad la característica saliente de las actuales redes de infraestructura. Andrés Barreda enfatiza que el capitalismo se hipermaterializa construyendo redes de redes que posibilitan la ampliación de los circuitos espaciales:

“A lo largo del siglo XX, vemos pues que el capital ha ido tejiendo redes de redes, y no sólo esas redes informativas, de las que se nos habla, como la red de cables de fibra óptica de la empresa Global Crossing (redes físicas de fibra óptica) o las redes de satélites que rodean en tres capas el planeta. Es un tejido físico de redes, que no tienen nada que ver con toda la fantasía que se ha montado con la desmaterialización de la economía: la terciarización de toda una economía que se vuelve de servicios y que se desmaterializa, y luego se empiezan a montar una serie de fantasías hegelianas. El capitalismo se está haciendo todo menos inmaterial. Todo lo contrario: tenemos un capitalismo hipermaterializado que teje redes de redes de redes.

Y estas redes han llevado a dos hechos fundamentales: uno, como el mundo está integrando todas las redes como si fuera un organismo vivo (donde se entretejen la red nerviosa, la red hormonal, la circulatoria, etc.), las redes tienden a centralizarse, del mismo modo que el tejido sanguíneo tiene una vena cava o una arteria central y el sistema nervioso tiene la médula espinal, igual estas redes tienden a organizarse en corredores: ejes centrales que coordinan las grandes regiones del mundo” (2005: 8).

El metabolismo del capital se acelera a partir de este complejo entramado de redes donde la multimodalidad juega un rol central permitiendo que una misma carga pueda ser transportada por múltiples vías hasta llegar a destino, reduciendo tiempos y obstáculos a la circulación. Barreda remarca la importancia de estos corredores para el funcionamiento orgánico del capitalismo:

“En la construcción del “autómata global”, estas redes permiten el metabolismo general de la riqueza alimentando y drenando los tejidos económicos del planeta. De ahí que siguiendo la lógica que da forma a los organismos biológicos, tienden históricamente a aglutinarse en arterias o médulas centrales o corredores de integración del transporte, las comunicaciones, la industria, la vida urbana y rural, así como de la reproducción técnica y social. Pueden ser corredores de infraestructura, corredores de recursos, o corredores biológicos de conservación”. (2005: 16)

La técnica hace homogénea no sólo las pautas productivas sino también las formas de circulación. “*El mundo actual exige fluidez, para la circulación de ideas, mensajes, productos o dinero, lo cual interesa a los sectores más dinámicos de la sociedad. Esa fluidez está basada en las redes técnicas, que son soportes de la competitividad*” (Santos, 1996: 218) Se construyen objetos que transforman los lugares y las acciones con el fin de buscar la fluidez, como es el caso de la construcción de oleoductos, gasoductos, vías férreas, canales, autopistas, puertos, aeropuerto, puentes, túneles, etc. Obras que permiten aumentar las ganancias a los usuarios, generalmente a las grandes empresas que los utilizan, a partir de la reducción de los costos de circulación.

Gordon Wilmsmeier destaca la importancia de la movilidad de la siguiente manera en un informe de la CEPAL:

“La movilidad, en referencia al movimiento de personas, mercancías e información, ha sido un facilitador clave para la integración de las regiones y localidades en la economía mundial. Ésta se realiza por diversos medios y elementos constitutivos y, por lo tanto, se pueden diferenciar por el propósito, significado y competencias. Aspectos constitutivos de la movilidad son también la infraestructura física, las características de los servicios y los marcos institucionales que son quienes la facilitan. Estos diversos medios y elementos constitutivos pueden ser diferenciados según su propósito, significado y competencias. En el contexto de este análisis, la movilidad se caracteriza y diferencia, en primer lugar, por tipos: pasajeros, mercancías e información; en segundo lugar, por el nivel de alcance y, por último, por el modo”. (2015: 12)

En tiempos de hipermovilidad la logística es un factor central en el proceso de reproducción del capital. Para la CEPAL existe una relación positiva entre infraestructura y logística por lo tanto un mejor rendimiento de la logística puede estar asociado con una mayor densidad de las redes de infraestructura de un país. Al respecto Wilmsmeier remarca la necesidad, en términos de competitividad empresarial, de optimizar el desempeño logístico de la región:

“De acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico (IDL) los países de América Latina y el Caribe han mejorado sus competencias en los servicios de logística entre 2007 y 2012, pero aún están lejos de la competencia de los países de la OCDE y Corea del Sur. La percepción de la calidad de la infraestructura aumentó en 2012 en comparación a 2007 y 2010 (...) Los impactos en el desempeño logístico recientemente han sido plenamente reconocidos, ya que destacan el efecto rezago de mejora en infraestructura y el efecto en las actividades económicas. Al mismo tiempo, se muestra una clara correlación positiva entre la competencia logística de las empresas y la infraestructura física, destacando la necesidad de la infraestructura diversificada en la búsqueda de un desarrollo pleno en la región” (2015: 24)

La importancia de la logística es particularmente central en un sistema deslocalizado donde lo que circula son cada vez más micro partes de un producto que geográficamente se ensambla luego de múltiples y diversos movimientos y operaciones. La globalización, ha gestado un único sistema técnico, generando la posibilidad histórica de producir en todos los rincones geográficos del planeta y creando productos a escala global. Silveira resume esto de la siguiente manera:

“Los cimientos de esa posibilidad histórica se revelan en la convergencia de la informática, la electrónica y la cibernética que ha dado origen a la técnica de la información y, por lo tanto, ha permitido una interrelación nunca antes vista entre objetos, lugares, actividades y personas (Lokjine, 1995; Mattelart, 2002). En

consecuencia, las acciones se vuelven simultáneas, pero la novedad de nuestra época no es únicamente esa, sino también el hecho de que sepamos que lo son, agregando un dato esencial al complejo proceso contemporáneo de producción de la conciencia. La simultaneidad se acompaña de una normatización en las formas de producir, circular y administrar; en otras palabras, se profundiza la división del trabajo, con la respectiva ampliación de los circuitos espaciales de producción, cuya manifestación más visible es la disociación territorial de las etapas de producción (Santos, 1988; Santos y Silveira, 2001). Como materialidad o discurso, las técnicas llegan a todos los lugares y, por ello, podemos afirmar que se trata de un sistema técnico invasor, con fuertes solidaridades internas, que se expande reticularmente y se instaura como único”. (2011: 8-9)

La ampliación de los circuitos espaciales trae como resultado el surgimiento de regiones económicas que exceden los límites tradicionales del Estado, la geopolítica del capital (Zibechi, 2012) en la era de la globalización no se corresponde con los marcos políticos construidos históricamente. En Suramérica la construcción de nuevas redes y corredores de infraestructura tiene una escala regional y responde a las necesidades de actores que sobrepasan en su accionar los límites territoriales del Estado. Esto se expresa en el surgimiento de regiones transfronterizas (Jessop, 2004) que muchas veces se corresponden con organizaciones supranacionales preexistentes o en formación (MERCOSUR- UNASUR) y otras se relacionan directamente con los flujos de recursos, bienes, capitales, servicios, información, etc. preexistentes, actuales o futuros. La planificación estratégica regional responde entonces a esta visión económica y geopolítica y nuevos actores son los agentes dinámicos y tractores de este proceso en las últimas décadas.

La construcción de regiones transfronterizas se relaciona con los procesos generales de reescalamiento económico, político y social asociado con el declive, desde fines de los 70 e inicio de los años 80, de la relativa coherencia estructurada entre la economía nacional, el estado nacional y la sociedad nacional, que había caracterizado la posguerra (Jessop, 2004) y que se desvanece aún más en la era de la globalización neoliberal.

“Las transacciones transfronterizas basadas en proximidades y complementariedades geográficas siempre han existido a niveles regionales y sub-regionales, a menos que sean prohibidas por los Estados en razón de preocupaciones políticas, de seguridad o económicas. Pero las regiones transfronterizas han proliferado siguiendo el declive del proteccionismo, el auge del neoliberalismo, el fin de la guerra fría, y los compromisos políticos hacia la integración regional. Las regiones transfronterizas se han convertido en objetos específicos de políticas y no sólo en territorios económicos espontáneos y naturales. En este sentido, representan formas específicas de innovación en relación con el espacio, el lugar y la escala. Ellas implican la producción de

nuevos tipos de lugares o espacios para la producción, para el desarrollo de servicios, para el trabajo y para el consumo. Están vinculadas con nuevos métodos de producción de lugares o espacios para crear ventajas específicas en la producción de bienes y servicios y ofrecer nuevas estructuras regulatorias, infraestructuras, nuevas economías de escala, mercados de trabajo, etc.” (Jessop, 2004: 32).

No cabe duda que con la fragmentación del proceso productivo a escala global, la preeminencia de regiones transfronterizas sobre las economías nacionales que privilegian la dinámica de los flujos económicos por sobre las fronteras políticas, la emergencia de nuevos actores hegemónicos desde los años 70, y una nueva arquitectura de organizaciones supranacionales en Suramérica, la circulación ha adquirido y adquirirá un protagonismo inédito. Al respecto Milton Santos plantea que no basta con producir, sino que es necesario poner la producción en movimiento:

“como la circulación prevalece sobre la producción propiamente dicha los flujos se han vuelto más importantes para la explicación de una determinada situación. La propia estructura geográfica se define por la circulación, ya que ésta, más numerosa, más densa, más extensa, ostenta el dominio de los cambios de valor en el espacio” (2000: 227).

La dinámica de los flujos es un factor muy importante a la hora de explicar el rol de los territorios de la región en la economía internacional, es un componente esencial para dilucidar las lógicas y las dinámicas de acumulación capitalista en tiempos de globalización. Es posible inferir a partir de su análisis cuáles son las regiones privilegiadas por las grandes empresas, qué es lo que se extrae o se produce y cuáles son los principales destinos entre otros factores. Pero la circulación requiere de condiciones indispensables para su desenvolvimiento: un marco de desregulación que desintegre las barreras legales a la libre circulación y un complejo de infraestructura y logística que supere las barreras físicas son dos de estas condiciones.

3.4. El circuito superior e inferior de la economía

Para Milton Santos (1979) la economía urbana se compone de dos circuitos, distintos pero interconectados, un circuito superior y uno inferior. El primero está conformado por el comercio moderno y las industrias modernas, el comercio de importación y exportación, la industria de exportación, el sistema bancario, comerciantes mayoristas y actividades vinculadas al transporte y la circulación (logística), todas actividades que son intensivas en capital y dominadas por el uso de tecnologías modernas

en el proceso productivo. Actividades que disponen del acceso a crédito bancario, a la financiarización. En este circuito superior proliferan las empresas transnacionales monopólicas u oligopólicas y el Estado juega un rol central en la construcción de los marcos de posibilidad para el desarrollo de estos grandes actores como en la provisión de infraestructura y fuentes de financiamiento.

El segundo, el circuito inferior de la economía urbana, está conformado por las actividades tradicionales, no modernas, que son intensivas en trabajo y de pequeña escala. Actividades centrales en la subsistencia de amplios sectores sociales, dado que son fundamentales en la generación de empleo y cubren un amplio espectro, e incluyen el trabajo artesanal, la producción industrial y comercial minorista, los servicios, las tareas domésticas y de cuidado, el transporte de pequeña escala, entre otras (Santos, 1979).

La globalización universaliza una forma de uso del territorio donde la información, la ciencia y la técnica se convierten en los elementos centrales de la aceleración del proceso de circulación y acumulación del capital. La producción agropecuaria moderna, las técnicas de extracción de hidrocarburos no convencionales, la minería a cielo abierto, las nuevas fuentes de producción energética, entre otras actividades consideradas extractivas, como se verá en apartados siguientes de esta tesis, no están ajenas a este proceso y pueden ser consideradas parte de un circuito superior de la economía que demanda normas, capitales, infraestructuras y tecnologías actualizadas a los patrones de producción y circulación más dinámicos. Al respecto Gabriela Maldonado al estudiar la producción agropecuaria en la región pampeana de la Argentina plantea:

“La producción agropecuaria moderna de la región pampeana argentina no es ajena a este proceso. Instaladas en la ciudad de Buenos Aires, las filiales de las empresas transnacionales vinculadas a esta producción se constituyen en el circuito superior de la economía y determinan las pautas de producción en el espacio rural. Acompañadas por una parte del sector científico, tecnológico y académico y por las empresas de consultorías, generalizan una forma de producción, una visión de progreso y un tipo de actor “exitoso” en el marco del nuevo modelo de agronegocios. Lo anterior se ha traducido en el fortalecimiento del circuito superior de la economía y en una nueva división territorial del trabajo”. (2012: 2)

La productividad de los suelos, la abundancia de recursos considerados estratégicos, la capacidad para producir energías de diversas formas y una coyuntura favorable en el mercado internacional de commodities generan una enorme renta diferencial que ha convertido a las actividades extractivas en atractivas para la inversión de

capitales y para la especulación financiera. Analizando la producción agropecuaria Maldonado argumenta que se constituye como:

“un emprendimiento totalmente asociado a la racionalidad del período técnico-científico-informacional, presentando las mismas posibilidades que otras actividades para la aplicación del capital y para la obtención de alta plusvalía. Por eso, donde se expande la agricultura científica, el medio natural y el medio técnico son rápidamente sustituidos por el medio técnico-científico-informacional, aumentando tanto la proporción de la naturaleza social sobre la natural como la racionalización del espacio agrario” (2012: 4)

Los grandes corredores de infraestructura, parte de los macrosistemas técnicos, son condición de posibilidad de expansión de los circuitos superiores de la economía, tanto en el mundo urbano como en el mundo rural. Los macro sistemas técnicos fueron centrales desde el momento inicial de la expansión planetaria del capitalismo. *“Inicialmente, fueron ferrocarriles, telégrafos y teléfonos; suministros de agua potable, gas y electricidad; desagües y otros tipos de canalizaciones, ductos y vías de transportación que en la forma de modernas redes técnicas ayudaron a producir cambios significativos en el estilo de vida”* (Furlan, 2016: 60). La transformación de la técnica moderna en la posguerra, en un contexto de aceleración del ritmo de innovación y competencia entre las grandes empresas, generó asociado al progreso científico y tecnológico *“la convivencia de una multiplicidad de redes paralelas, tal como atestiguan los vigentes medios de transporte y comunicación. A las redes técnicas de los servicios de infraestructura y de organizaciones socio-técnicas específicas se agregan otras estructuras no necesariamente reticulares pero involucradas, asimismo, en el orden técnico contemporáneo”* (Furlan, 2016: 60).

Estos macrosistemas emplazados por ejemplo en forma de corredores de infraestructura de transporte en la región, que se analizarán en capítulos siguientes de esta tesis, son fundamentales en la composición orgánica del capitalismo, son la estructura que viabiliza el metabolismo del capital (Barrera, 2005), el soporte material de la producción, circulación y consumo en los diferentes periodos histórico geográficos, sobre todo en la producción del medio técnico- científico- informacional. Al respecto Furlan argumenta que esos grandes sistemas técnicos cumplen un rol central en la relación entre sociedad y naturaleza:

“Sean de origen “tradicional” o reciente, los Grandes Sistemas Técnicos prestan función en el metabolismo entre sociedad y naturaleza y participan por su inmediata presencia en la producción y reproducción del medio técnico-científico-informacional, según modos atribuidos por el desarrollo de las fuerzas productivas y el estado dinámico de las relaciones sociales y con desiguales grados de

difusión-concentración y eficacia. Construcciones de envergadura al servicio de la circulación de bienes y personas o de la concreción de unas funciones estratégicas menos visibles y accesibles que le dan su apariencia geohistórica a la fase del desarrollo capitalista de la globalización. Una etapa en la que la proliferación de efectos sociales y ambientales del crecimiento desmesurado enciende alarmas y pone en jaque la sostenibilidad de las estrategias de desarrollo. Los Grandes Sistemas Técnicos son piezas medulares de estos desequilibrios sistémicos” (2016: 61)

María Laura Silveira, en relación a lo antedicho, plantea que estos macrosistemas que se implantan en el territorio respondiendo generalmente a dinámicas globales, provocan una reorganización de las redes a partir de infraestructuras y sistemas técnicos de producción de gran porte, intensivos en tecnología y capital, que constituyen una variable inherente al circuito superior por su capacidad de aumentar las escalas de producción y circulación, así como el respectivo lucro de los grandes actores. (Silveira, 2016)

Las obras vinculadas a la readaptación logística multimodal en el Paraná medio, en la zona de la ciudad de Santa Fe y localidades aledañas, muestra la consolidación de un perfil productivo histórico en la región, el agroexportador, vinculado en los últimos años al desarrollo de la agroindustria y en detrimento de otros actores de las economías regionales como los campesinos, pescadores y demás actividades y actores que no forman parte de la matriz exportadora, de los usos hegemónicos del espacio.

4. La acumulación por desposesión

En el primer capítulo de “El capital” Marx realiza un detallado análisis sobre el carácter fetichista de la mercancía en la sociedad de la naciente industria que estaba observando. Intenta explicar cómo todas las mercancías terminan refiriéndose a una que es el dinero. Pero agrega además que el dinero se refiere a una forma superior de representación que es el oro. Así, los metales preciosos desempeñan “*la función social de equivalente general*”¹ (Marx, 2012, tomo I, vol. I: 86).

En el proceso de apropiación de esos metales preciosos Marx observa una parte de la acumulación originaria del capital que se complementa con el fundamental proceso de

¹ Hoy esa función social de equivalente general la cumple el dólar, como la moneda más fuerte del sistema financiero internacional, el dólar cumple un rol de divisa, es decir de moneda de cambio para los intercambios internacionales. Las economías periféricas se ven obligadas a atraer divisas para garantizar la estabilidad macroeconómica de las balanzas comerciales y de pagos. Ese mecanismo los obliga a aceptar las reglas de juego del sistema económica internacional y a desarrollar actividades de exportación que responden a la demanda internacional pero que no posibilitan el desarrollo y las políticas económicas autónomas.

cercamiento y mercantilización de tierras en la Europa que Karl Polanyi (1989) denominaría como de la gran transformación.²

La apropiación de los territorios de las colonias, y el sometimiento de las poblaciones nativas, la describe Marx de la siguiente manera:

“El descubrimiento de las comarcas auríferas y argentíferas en América, el exterminio, esclavización y soterramiento en las minas de la población aborigen, la conquista y saqueo de las Indias Orientales, la transformación de África en un coto reservado para la caza comercial de pieles-negras caracterizan los albores de la era de producción capitalista. Estos procesos idílicos constituyen factores fundamentales de la acumulación originaria” (2012, Tomo I Vol. III: 939).

Observaría además en el momento en que se separa súbita y violentamente a las grandes masas de los medios de subsistencia y de producción el punto de nacimiento del capitalismo como modo de producción. “*La expropiación que despoja de la tierra al trabajador constituye el fundamento de todo proceso*” (Marx, 2012, Tomo I Vol. III: 859).

“La expoliación de los bienes eclesiásticos, la enajenación fraudulenta de las tierras fiscales, el robo de la propiedad comunal, la transformación usurpatoria, practicada con el terrorismo más despiadado, de la propiedad feudal y clánica en propiedad privada moderna, fueron otros tantos métodos idílicos de la acumulación originaria. Esos métodos conquistaron el campo para la agricultura capitalista, incorporaron el suelo al capital y crearon para la industria urbana la necesaria oferta de un proletariado enteramente libre” (Marx, 2012 Tomo I Vol. III: 918).

La violencia y el despojo constituyeron entonces la condición de posibilidad y el signo de origen del sistema mundo capitalista. La acumulación originaria se valió de métodos predatorios para la creación de una nueva legalidad basada en la propiedad privada, el mercado y la producción de la plusvalía (Navarro y Composto, 2014). Marx sintetizó esto cuando argumentó que “*Si el dinero, como dice Augier, viene al mundo con manchas de sangre en una mejilla, el capital lo hace chorreando sangre y lodo, por todos los poros, desde la cabeza hasta los pies*” (2012, Tomo I Vol III: 950)

Pero la violencia y el despojo si bien son factores comunes a la génesis del capitalismo no pueden ser vistos de ninguna manera como exclusivos de ese período histórico, sino más bien y sobre todo constitutivos de una racionalidad en la producción capitalista que como explicitó Marx (2012) sólo sabe desarrollar la técnica socavando al mismo tiempo las dos fuentes originarias de toda riqueza: la tierra y el trabajo.

² Polanyi argumenta en uno de sus escritos fundamentales que lo crucial en la transformación capitalista de la economía, la sociedad y la naturaleza fue la mercantilización de todos los factores de producción sobre todo la naturaleza y las y los humanos para beneficio del capital.

La reproducción ampliada del capital necesita, como su desarrollo histórico lo demuestra, espacios geográficos al margen del mundo capitalista desarrollado que se establezcan como proveedores de materias primas, fuerza de trabajo, nuevos mercados y nuevos nichos de inversión. Los procesos de desposesión son la otra cara de la reproducción ampliada del capital, son inherentes a la lógica de acumulación que en tiempos de estabilidad y crecimiento se muestra como un proceso eminente y exclusivamente económico y en momentos de crisis asume una dinámica de despojo expresada en procesos extra-económicos de tipos predatorios y violentos. Rosa Luxemburgo describió hace un siglo esto de la siguiente manera:

“[...] la acumulación capitalista tiene, como todo proceso histórico concreto, dos aspectos distintos. De un lado, tiene lugar en los sitios de producción de la plusvalía –en la fábrica, en la mina, en el fundo agrícola y en el mercado de mercancías. Considerada así, la acumulación es un proceso puramente económico, cuya fase más importante se realiza entre los capitalistas y los trabajadores asalariados, pero que en ambas partes, en la fábrica como en el mercado, se mueve exclusivamente dentro de los límites del cambio de mercancías, del cambio de equivalencias. Paz, propiedad e igualdad reinan aquí como formas, y era menester la dialéctica afilada de un análisis científico para descubrir, cómo en la acumulación, el derecho de propiedad se convierte en apropiación de propiedad ajena, el cambio de mercancías en explotación, la igualdad en dominio de clases. El otro aspecto de la acumulación del capital se realiza entre el capital y las formas de producción no capitalistas. Este proceso se desarrolla en la escena mundial. Aquí reinan como métodos, la política colonial, el sistema de empréstitos internacionales, la política de intereses privados, la guerra. Aparecen aquí, sin disimulo, la violencia, el engaño, la opresión, la rapiña” (1968: 224).

La diferencia entre la reproducción ampliada y el despojo para Luxemburgo tiene un carácter geográfico desde la colonización hasta la actualidad. Los centros dinámicos de acumulación del capital garantizan estabilidad y armonía en el metabolismo del capital, y como contracara, las regiones periféricas por su condición subordinadas suelen estar sujetas a diferentes formas de inestabilidad y violencia. Claudia Composto y Lorena Navarro sintetizan de la siguiente manera el carácter totalizador del capital: “*el complejo reproducción ampliada/despojo, controla y subsume todas las formas del trabajo, de subjetividad, de la cultura y de la reproducción del conocimiento en función de la acumulación del capital*” (2014: 41)

David Harvey (2014) recupera el análisis de Rosa Luxemburgo y reafirma como una de las 17 contradicciones fundamentales del capitalismo al desarrollo geográfico desigual en la producción del espacio. Aunque para Harvey no se trata de un procesos que

se evidencie sólo en el exterior geográfico del capitalismo, sino que se puede observar también en la profundidad de sus economías desarrolladas.

Harvey (2004) reactualiza la idea de acumulación originaria del capital para explicar el sistema mundo capitalista contemporáneo. Ese proceso de apropiación violenta de territorios comunales, que Marx analiza en su etapa originaria, el capitalismo lo repite ante las sucesivas crisis de sobre acumulación y es uno de los resortes principales para su subsistencia y ampliación. Para Harvey, como para Luxemburgo, el despojo y la expansión geográfica del capitalismo son omnipresentes, es una de las condiciones de su subsistencia.

A través de la metáfora del ajuste espacio – temporal Harvey (2004) aduce que la sobreacumulación en un determinado territorio, generalmente del capitalismo central aunque no exclusivamente, supone un excedente de trabajo y capital (expresada como sobreabundancia de mercancías en el mercado local y excedente de capital - dinero que carece de oportunidades de inversión rentable). Estos excedentes buscan ser absorbidos por el desplazamiento temporal a través de las inversiones de capital en proyectos de largo plazo o gastos sociales y desplazamientos espaciales a través de la apertura de nuevos mercados, nuevas capacidades productivas y nuevas posibilidades de recursos y de trabajo en otros lugares.

El “ajuste” espacio – temporal es el mecanismo de solución a las crisis capitalistas mediante el aplazamiento temporal y la expansión geográfica. La producción del espacio, la organización de nuevas divisiones territoriales de trabajo, el acceso a nuevos y más baratos complejos de recursos, de nuevos espacios para la acumulación de capital y de penetración de relaciones sociales y arreglos institucionales capitalistas (legislación, contratos, propiedad privada) en formaciones sociales preexistentes, brindan diversos modos de absorber los excedentes de capital y trabajo (Harvey, 2004)

“Si existen excedentes de capital y fuerzas de trabajo dentro de un territorio determinado (como por ejemplo un estado nación) que no pueden ser absorbidos internamente (ya sea mediante ajustes geográficos o gastos sociales), deben ser enviados a otro lugar a fin de encontrar un nuevo terreno para su realización rentable para no ser devaluados”. (Harvey, 2004: 103).

La acumulación originaria se desarrolló a partir de la mercantilización y privatización de la tierra y la expulsión forzada de los campesinos; la eliminación de los derechos de propiedad comunal, colectiva o estatal y la imposición de la propiedad privada; la supresión del derecho a bienes comunes, la mercantilización de las fuerzas de trabajo y la supresión de formas de producción y consumo alternativas. Estos múltiples

factores se desarrollaron simultáneamente con los procesos coloniales, neocoloniales e imperiales de apropiación de activos, incluyendo los recursos naturales; la monetización de los intercambios y la recaudación de impuestos, particularmente de la tierra (Harvey, 2004)

Sin ese desarrollo geográfico desigual, que es histórico en la constitución del sistema mundo capitalista pero que se acelera en tiempos de crisis, el capital se hubiese estancado plantea Harvey:

“sucumbiendo frente a la tendencia esclerotizante, monopolísticas y autocráticas, y perdiendo su legitimidad como motor dinámico de una sociedad que pretende ser civilizada aunque se halle al borde de caer en la barbarie. Azuzar la competencia interurbana, interregional e internacional no es tan sólo un medio primordial por el que lo nuevo sustituye a lo antiguo, sino un contexto en el que la búsqueda de lo nuevo, presentada como búsqueda de ventajas competitivas, resulta decisiva para la capacidad de reproducción del capital. El desarrollo geográfico desigual sirve, por encima de todo, para desplazar los fallos sistémicos del capital de un lugar a otro; esos fallos constituyen un blanco perpetuamente móvil” (2014: 161).

En la actualidad los comportamientos históricos de despojo del sistema capitalista antes descritos por Harvey se complementan con mecanismos nuevos de acumulación por desposesión: en primer lugar es necesario mencionar el avance en la liberalización irrestricta de la circulación de bienes, personas, capitales y servicios en los países periféricos, vulnerabilizando a las economías, y el intento permanente de avance hacia la liberalización de nuevas áreas como los derechos de propiedad intelectual o el comercio de datos, en las negociaciones de la Organización Mundial del Comercio y en diferentes Tratados de Libre Comercio, o en los Tratados Bilaterales de Inversión, con reglas desfavorables para los Estados y las sociedades periféricas (Harvey, 2004).

La biopiratería, la mercantilización de los bienes ambientales globales y su depredación y la resultante degradación ambiental como consecuencia de la mercantilización a gran escala de la naturaleza, son otros factores centrales en la actualidad de acumulación por despojo. En la presente fase de desarrollo del sistema mundo el mercado asume una posición de privilegio frente a los demás actores y se desplaza no sólo sobre la naturaleza sino también sobre las formas culturales, las historias y la creatividad intelectual de los pueblos.

Por último, la corporativización y privatización de los activos públicos; la vuelta al dominio privado del derecho de propiedad común, como la pensión estatal, la educación y el sistema sanitario, también son aspectos de la desposesión profundizados en las últimas décadas y con fuerte presencia en las políticas de Estado de la región (Harvey, 2004).

Es la infraestructura un factor esencial en este proceso de ampliación y expansión geográfica del capitalismo dado que contribuye a la producción de un espacio receptivo y apto para nuevos nichos de acumulación. No es posible la expansión sin las redes, canales y corredores que permiten la construcción de nuevos circuitos espaciales de producción y circulación.

Estas consideraciones, y la caracterización de las lógicas y dinámicas globales de acumulación del capital, obligan metodológicamente a un análisis que exceda la escala local al abordar estudios sobre la infraestructura económica dominante. Los proyectos y programas actuales de interconexión física y reconversión tienen una escala regional y están condicionados fuertemente por la dinámica de los flujos globales y las exigencias geopolíticas (Gearoid O. Tuathail, 1996) de los actores centrales en el sistema mundo capitalista (Wallerstein, 2010).

5. La geopolítica y América del Sur

Una geopolítica de América del Sur, un análisis geopolítico de la región, implica un estudio de la dimensión política en la construcción del espacio geográfico. En tal sentido abordajes como el que esta tesis se propone, que pretende visualizar las relaciones de poder presentes en la edificación de macrosistemas técnicos vinculados a la integración en infraestructura, están inherentemente vinculados a un estudio geopolítico.

Para Gearoid O. Tuathail (1996) la geopolítica se refiere al poder y la hegemonía con sus componentes duales de dominación y consentimiento. En este sentido, la geografía del mundo no es una construcción neutral de la naturaleza, sino más bien el resultado de la competencia de los poderes sobre la organización, la ocupación y la administración del espacio (Sánchez de Rojas Díaz, 2016). Esta definición está estrechamente vinculada al desarrollo teórico precedente en esta tesis, a la relación entre territorio y poder descrita, y a los aportes geográficos de Harvey, Porto Gonçalves o Santos, anteriormente citados.

La geopolítica clásica concibe al Estado como el principal actor político y como un organismo geográfico que desarrolla prácticas geopolíticas dependientes de las relaciones de fuerza imperantes y los condicionantes estructurales de cada momento histórico. Durante mucho tiempo la geopolítica ha estado asociada a prácticas vinculadas al principio de soberanía nacional, pero en la actualidad se está reformulando y reestructurado de acuerdo a cambios en la arquitectura política global que han introducido nuevas prioridades (Sánchez de Rojas Díaz, 2016). En este sentido Lacoste plantea que:

“El término geopolítica, utilizado en nuestros días de múltiples maneras, designa en la práctica todo lo relacionado con las rivalidades por el poder o la influencia sobre determinados territorios y sus poblaciones: rivalidades entre poderes políticos de todo tipo - no sólo entre Estados, sino también entre movimientos políticos o grupos armados, más o menos clandestinos- y rivalidades por el control o dominio de territorios de mayor o menor extensión. Los razonamientos geopolíticos ayudan a comprender mejor las causas de tal o cual conflicto, en el seno de un país o entre Estados, así como considerar cuales pueden ser las consecuencias de esas luchas entre países más o menos alejados y a veces incluso en otras partes del mundo” (2009: 18)

En este sentido está emergiendo una teoría geopolítica crítica que tiene como objetivo visualizar nuevos actores en la geopolítica mundial, nuevos mecanismos de control territorial, y sobre todo la existencia de actores geopolíticos locales. Así como también deconstruir los discursos e imaginarios hegemónicos en la construcción de la espacialidad. Al respecto Jaime Preciado Coronado y Pablo Uc argumentan que:

“La propuesta teórica de la geopolítica crítica, en estricto sentido (Ó Tuathail 1998, 2006; Dodds, 2001) partió de una perspectiva post-estructuralista inspirada en la metodología deconstructivista y postmodernista de Foucault y Derrida. Se ha convertido en una aproximación que cuestiona la “imaginación geopolítica moderna” y se concentra en descifrar la manera en que se ha llegado a construir el discurso espacial de las políticas exteriores de los Estados (productos y productoras de la Política Mundial), y por lo tanto, las prácticas en la Economía Política Internacional (Ó Tuathail y Agnew, 1992), “a fin de trascender los enfoques de la geopolítica clásica, vinculada a un saber instrumental y ‘enmascarador’ de los intereses del Estado y las prácticas hegemónicas” (Ó Tuathail, 1998: 2-3). La geopolítica crítica confronta y analiza la imaginación del Estado, sus mitos fundacionales y la tradición nacional y popular. Por lo cual, analiza el conjunto de prácticas que crean y reproducen una homogeneización histórico-espacial: “un espacio-nación” y “un tiempo-nación”, esto es, la “Historia” y el “Espacio” nacional)” (2010: 69).

La geopolítica clásica llevó a la proyección de un ordenamiento temporal y espacial único y aparentemente incuestionable, totalizador de la identidad y del sentimiento de pertenencia, propio del Estado Nación. De esta manera, las espacialidades e historias locales, regionales o de otras geografías extra-estatales, sufren de una incapacidad para ser reconocidas y practicadas (Preciado y Uc, 2010). La geopolítica clásica o la “*geopolítica del capital*” en términos de Zibechi (2012), imagina y promueve un mundo como escenario de acción de los grandes actores internacionales, otrora sólo Estados, en la actualidad Estados, empresas transnacionales de los Estados centrales, instituciones financieras, bloques económicos, e invisibiliza paralelamente a las comunidades locales y las resistencias sociales.

Los cambios en la geopolítica mundial en los inicios del siglo XXI estimularon una nueva arquitectura de la integración regional, como se verá en capítulos siguientes de esta tesis, y por ende una reconfiguración de las tensiones geopolíticas entre los principales poderes del sistema mundial en América Latina. Al respecto Preciado Coronado y Uc, plantean:

“Los procesos de integración regional han llegado a ser considerados no sólo una contrapartida a la globalización, sino un importante referente de producción de espacialidades que demandan mayor autonomía de las regiones frente a los procesos de centro de la economía mundo. La “integración post-neoliberal”, se ha convertido en una alternativa específica que combina producción espacial y reivindicaciones de autonomía geopolítica, ideológica y económica, con una apuesta (en pleno debate) por un tipo de modelo de desarrollo “alternativo”, tal como lo intenta exponer no sólo el discurso oficial de la Alternativa Bolivariana para los pueblos de Nuestra América (ALBA), o el de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), sino los propios sectores de la sociedad organizada que sin ser precisamente detractores de estos procesos, sí evalúan críticamente su desenvolvimiento y exponen su paradójica continuidad con los patrones hegemónicos de integración. Si bien la emergencia de organizaciones regionales es una de las estructuras más visibles de la constelación post-nacional, la producción de regiones no sólo traza espacios sobre un mapa que desdibuja los Estados territoriales, sino que se vale de ellos y construye nuevos significados de pertenencia, resistencia, participación, identidad, etc., al mezclar nuevas proyecciones materiales y simbólicas” (2010: 73)

Sin embargo, como fenómeno referencial para la producción de espacialidades en la actual configuración global, la regionalización es un hecho complejo que posee un particular énfasis en el escenario latinoamericano contemporáneo (Preciado y Uc, 2010), pero que no está exento de tensiones entre proyectos que potencian la autonomía política de los Estados de la región y otros que están más condicionados por la geopolítica del capital y las relaciones de fuerza globales. De hecho en la actualidad la arquitectura de la integración regional se ve transformada por cambios en la geopolítica global y en la correlaciones de fuerzas internas a la región.

Jaime Antonio Preciado Coronado y Pablo Uc (2016) hablan de una triangulación geopolítica del sistema-mundo en la actualidad al referirse a las relaciones entre América Latina, EEUU y China, triangulación que se desarrolla en el marco de la tensión global que EEUU y China experimentan por el reparto comercial y de poder en el sistema mundo contemporáneo:

“Con la decisiva incidencia de la proyección geoeconómica y geopolítica de China en la región, se están reacomodando las alianzas interestatales e intergubernamentales en torno del proceso de integración regional, así como la

posición de actores y movimientos sociales que cuestionan la persistencia de conflictos asociados con el modelo de (anti)desarrollo, resultado de la crisis sistémica y global del capitalismo. La crisis se expresa en varios factores que no son ajenos a la proyección geoeconómica y geopolítica de China: un nuevo esquema de endeudamiento centrado en la re-primarización de la economía, la intensificación del neoextractivismo para una inserción ampliada de la región al esquema de acumulación de capital, y la reestructuración de los esquemas de dependencia, con un nuevo locus de financiamiento en instituciones estatales y privadas chinas, que lejos de representar “alternativas” en términos geopolíticos frente a EEUU, son complementarias a la hegemonía del capital financiero, encabezado por las instituciones financieras occidentales que prevalecen más que vigentes” (2016: 4)

En este contexto América del Sur atraviesa un proceso de reordenamiento vertical del territorio priorizando la construcción de un entramado de infraestructura que articula los recursos estratégicos con las terminales portuarias y los nodos logísticos que permiten la circulación de los flujos en los sentidos que demande la geopolítica del capital (Zibechi, 2012). Este proceso no se desarrolla exento de disputas y tensiones dado que los ordenamientos verticalizados (Cataia, 2017) del territorio excluyen actores y prácticas, siendo esta una forma generalizada de despojo en la región en las últimas décadas.

6. Las disputas territoriales

Estas iniciativas de desarrollo en infraestructura en América del Sur, la imposición de macrosistemas técnicos con un fuerte componente extractivista, no han estado exentas de tensiones y disputas de poder como consecuencia de los conflictos sociales y ambientales desencadenados. Al referirse a estas disputas territoriales, a la confrontación entre lógicas distintas de uso del territorio, Henri Acselrad (2004) define a los conflictos ambientales como:

“São aqueles envolvendo grupos sociais com modos diferenciados de apropriação, uso e significação do território, tendo origem quando pelo menos um dos grupos tem a continuidade das formas sociais de apropriação do meio que desenvolvem ameaçadas por impactos indesejáveis (transmitidos pelo solo, água, ar o sistemas vivos) decorrentes do exercício das praticas de outros grupos” (2004: 26).

Estos conflictos que se desarrollan entre grupos con distintas formas de apropiación sobre el territorio, se evidencian fuertemente en la región a partir del emplazamiento de mega-obras con un fuerte impacto sobre las formas de habitar el espacio geográfico. Estas obras, que cargan una lógica de apropiación del territorio sobre todo en función de las demandas del mercado internacional, entran en disputa y tensión con las comunidades

preexistentes.

Gloria Rodríguez define a los conflictos ambientales como disputas por el territorio generadas por el enfrentamiento de diferentes intereses y/o valores, cuyo resultado es el deterioro de los recursos naturales y del medio ambiente. Generalmente, este tipo de conflictos *“afectan a múltiples personas, tienen que ver con la ejecución de proyectos o el uso de recursos, pueden presentarse no solamente en el sector rural sino también en el sector urbano y la perturbación puede generarse a nivel local, regional, nacional e incluso mundial”* (2007:4).

Es importante citar algunos ejemplos de cómo las mega-obras contenidas en IIRSA han generado conflictos sociales y ambientales que deslegitimaron socialmente su emplazamiento (Seoane, Taddei y Algranati, 2013). Las disputas territoriales se multiplican en la margen de los grandes ríos como el Paraná o el Amazonas por el aumento de la navegabilidad y la profundización de los calados que tiene consecuencias ambientales y sociales por la merma de los recursos pesqueros y las inundaciones (Stancich, 2007; Álvarez 2017); en las cercanías de los nuevos yacimientos de hidrocarburos como Vaca Muerta por el desplazamiento de las comunidades originarias (Svampa, Viale, 2014) y la pérdida de actividades agrícolas tradicionales junto a la contaminación ambiental en gran escala (Aranda, 2015); en los territorios con nuevas infraestructuras, carreteras y corredores, urbanos y rurales, por el crecimiento del negocio inmobiliario, la revalorización de las tierras, y el hostigamiento o la expulsión de sus antiguos habitantes (Pintos y Narodowski, 2012), en los ríos represados (Castro Soto, 2007) o en los bosques talados para las pasteras (Aranda, 2015). IIRSA desarrolla una infraestructura que prioriza el criterio de rentabilidad en el uso del espacio, lo revaloriza de manera tal que la existencia territorial de los sujetos depende de su capacidad para aportar a la reproducción del capital.

Se asiste de esta manera, como consecuencia de la expansión de la acumulación por desposesión (Harvey, 2005), a un nuevo ciclo de la protesta social en América Latina desde fines del siglo XX, donde las disputas territoriales son un factor explicativo de importancia (Seoane, Taddei y Algranati, 2013). La lucha por el territorio, reconfigurada esta vez desde una óptica valórica y simbólica, es un factor primario entre las demandas que dan origen a estos movimientos sociales. La emergencia de los nuevos movimientos sociales rurales y urbanos se redefine como una disputa por la territorialidad, es decir, la tierra cargada de significado e historia (Bowen, 2012). El ciclo neoliberal, abierto con las dictaduras

militares y profundizado en los años 90, encontró una de sus principales crisis sociales, económicas y políticas a comienzos del nuevo siglo. Esta crisis tuvo como rol protagónico a las nuevas organizaciones sociales y políticas que inaugurarían una renovada forma de acción y organización colectiva en la región (Zibechi, 2003). Al respecto José Seoane y Emilio Taddei argumentan:

“La dinámica e inscripción de las protestas en respuesta a la crisis de un modelo que sacudió y transformó regresivamente las sociedades latinoamericanas presentan –más allá de las especificidades nacionales y/o regionales– características comunes que parecen estar asociadas a la profundidad de los cambios económico-sociales señalados. La reconfiguración de la territorialidad del conflicto y la agudización de ciertas modalidades confrontativas en desmedro de las protestas demostrativas aparecen como signos distintivos. El vertiginoso agotamiento de las promesas democráticas de la gobernabilidad neoliberal se ha visto reflejado en algunos países por el desarrollo de profundas crisis políticas que han socavado la legitimidad de los regímenes democráticos liberales y de las estructuras partidarias tradicionales. La crisis de las formas tradicionales de intervención política parece haberse amplificado abriendo el camino al desarrollo de numerosas experiencias de autoorganización social” (2003, 67, 68).

Se retomará este análisis, vinculado a la acción colectiva de los movimientos sociales y territoriales, en el capítulo IV al estudiar los actores hegemónicos y las disputas territoriales en los ejes de integración y desarrollo de IIRSA, y en el último capítulo de esta tesis, donde se abordará el estudio de las resistencias al emplazamiento de mega obras de infraestructura y logística de transporte en la ciudad de Santa Fe en el marco del proyecto de reconversión y reubicación portuaria y el complejo entramado de infraestructura complementaria a esta obra.

CAPÍTULO II: CONCEPTOS FUNDAMENTALES Y ANÁLISIS DEL CONTEXTO

1. El sistema físico suramericano

América Latina comprende una extensión aproximada de 19,2 millones de km². En la margen continental oeste se encuentra el Océano Pacífico y al este el Océano Atlántico. En el extremo Norte de la región se localiza el Río Grande (32° de latitud norte) y el extremo más austral en la Patagonia se encuentra el Cabo de Hornos a los 56° de latitud sur.³

Latinoamérica es una región heterogénea y de grandes contrastes naturales y culturales. Esto se debe a la variedad de medios geográficos, orográficos, la diversidad de climas entre muchos otros factores. La región es posible de ser dividida en dos grandes sub-regiones: América del Sur o Suramérica y América Central o Mesoamérica. A los fines de esta investigación se trabajará sobre el territorio suramericano dado que los proyectos de integración en infraestructura regional más importantes están basados en esta fragmentación territorial.

Porto Gonçalves (2011) plantea que la actual planificación regional rompe con la tradición histórica de Latinoamérica como una región unificada y con entidad e identidad propia, para situarse en el estrecho marco de América del Sur. El concepto de América Latina nació en el siglo XIX en contraposición a la Norteamérica expansionista e imperialista, pero ahora se coloca a partir de los nuevos proyectos de integración en el centro del escenario la idea de Suramérica.

Se focalizará la descripción territorial en esta tesis, a grandes rasgos, en las formas históricas de habitar América del Sur, de producir socialmente el espacio. Al respecto Doreen Massey agrega que:

“El espacio se constituye a través de interacciones, desde lo más inmenso de lo global hasta lo más ínfimo de la intimidad. (...) Y precisamente porque el espacio es producto de las relaciones, relaciones que están necesariamente implícitas en las prácticas materiales que deben realizarse, siempre está en proceso de formación, en devenir, nunca acabado, nunca cerrado” (2005: 4).

Darc Costa (2011) plantea que debido a las facilidades comerciales proporcionadas por los dos océanos que la rodean América del Sur, desde la conquista, presentó ventajas a los asentamientos humanos en sus litorales donde se construyeron las grandes ciudades

³ Es necesario aclarar, con respecto al límite sur del continente, que varios países de América del Sur (Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Ecuador y Perú), suscriben el Tratado Antártico como miembros consultivos y tienen proyección de su soberanía en ese territorio.

puerto. Las extensas cuencas hidrográficas del Amazonas y del Río de la Plata facilitaron la penetración humana hacia el oeste potenciándose este proceso con las relaciones coloniales que subordinaron el territorio regional a las aspiraciones y necesidades de las metrópolis, España y Portugal, dinamizando los flujos de comercio transatlánticos y la extracción de recursos naturales desde el interior suramericano rumbo a Europa.

Por la costa del Pacífico el cordón cordillerano opera como una enorme barrera natural, que le dio históricamente unidad a las culturas andinas, pero que junto a la inexistencia de cuencas hidrográficas que conecten el litoral con el interior de subcontinente, es uno de los factores explicativos del escaso poblamiento.

La extensión de la frontera agropecuaria fue de la mano de una nueva infraestructura y tecnología implementada a partir de la revolución industrial y la hegemonía británica en el sistema internacional. La articulación de la red ferroviaria suramericana a los puertos de exportación transatlánticos posibilitaron ampliar los circuitos espaciales de producción (Silveira, 2016; Arroyo, 1999; Santos 1979) y una más ágil dinámica de explotación de los territorios, nuevamente en beneficio de una metrópolis europea, en estrecha relación con las elites locales que profundizaron el desarrollo de instituciones políticas autónomas encarnadas en los nacientes Estados. Al respecto Oszlak describe este proceso de la siguiente manera:

“Dependiendo principalmente de la naturaleza de los bienes primarios exportables que constituyeron la base de inserción en el mercado internacional, se fueron conformando relaciones de producción e intercambio que condicionaron las modalidades de intervención del Estado. Su actividad y recursos se dirigieron hacia la creación de condiciones que favorecieran la expansión de la economía exportadora y mercantil. A su vez, estas actividades y recursos reforzaron, modificándola, una dinámica de explotación económica que otorgaba especificidad a la estructura social y a la modalidad de desarrollo capitalista que se iban configurando. Durante el último tercio del siglo XIX se llevaron a cabo importantes obras de infraestructura física -camino, puentes, ferrocarriles, puertos, sistemas de comunicación postales y telegráficos-, especialmente en aquellos países cuya producción (agropecuaria o minera), para ser competitiva, requería un fuerte abaratamiento de los costos de transporte” (1997: 30-31).

La Cordillera Andina, el Amazonas y la gran extensión territorial de América del Sur, 17,84 millones km², son tres de las principales dificultades que encontró y encuentra la integración y articulación territorial.

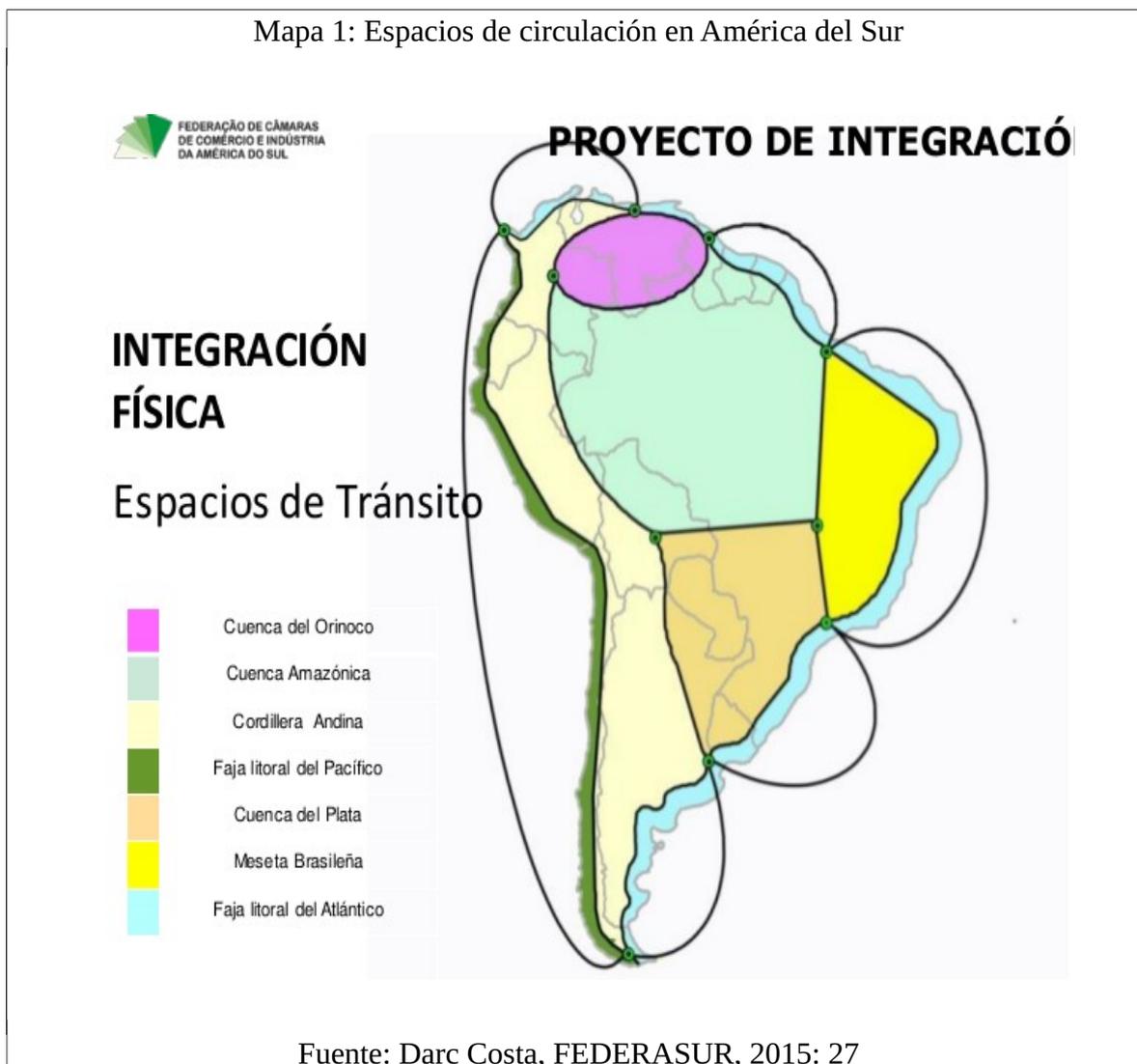
En cuanto al subsistema físico, para Azcárate Luxan (2009), en América del Sur, de este a oeste, tres grandes unidades morfo estructurales pueden diferenciarse: los escudos o

macizos antiguos, de roca precámbrica; las llanuras interiores, con grandes cuencas navegables en el sector central recubiertas por sedimentos paleozoicos, mesozoicos y cenozoicos; y la cordillera andina, en el sector occidental. Además de múltiples biomas y gran biodiversidad como consecuencia de las diferentes altitudes y climas existentes.

Esta amplia extensión geográfica y las múltiples características físicas del subcontinente pueden ser vistas y analizadas como un obstáculo significativo a la integración territorial, pero hay que sumar otras de carácter político que están presentes, como el interés geopolítico de Estados Unidos, desde el siglo XIX en la región, que hace fracasar toda posibilidad de alianza o proceso de integración entre los países del subcontinente. Esto es parte de la estrategia desarrollada para evitar un contrapeso en un territorio considerado bajo su esfera de influencia que se plasmó en la desestabilización institucional, la intervención militar, el dominio económico y en instituciones supranacionales que respondieron a los intereses del hegemón, pos 2ª guerra mundial, como la Organización de Estados Americanos (OEA).

Con fines analíticos se hará aquí un intento por caracterizar las grandes áreas del sub-continente. Esto es de importancia para el abordaje posterior de los programas, proyectos y ejes de reconfiguración territorial e integración planificados y desarrollados en las últimas décadas. Teniendo en cuenta los objetivos de este trabajo se analizará Suramérica, siguiendo una propuesta de Darc Costa (2011), ex vice presidente del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES) y actual Presidente de la Federación de Cámaras de Comercio e Industria de Suramérica (FEDERASUR), en forma esquemática en siete espacios diferentes de tránsito y circulación, atendiendo a que la dinámica de los flujos es un componente esencial en la producción del territorio. Estos espacios son: el Litoral Atlántico, el Litoral Pacífico, la Cordillera Andina, la Cuenca del Orinoco, la Cuenca del Amazonas, La Cuenca del Plata y la Meseta Brasileña.

Mapa 1: Espacios de circulación en América del Sur



Como es posible observar en el mapa precedente Suramérica tiene una forma triangular, en el Ecuador se localiza el sector territorialmente más grande mientras que hacia el sur se va angostando hasta que los Océanos Atlántico y Pacífico se encuentran en el Cabo de Hornos, previo a enfrentarse con la Antártida. En los dos extremos se localizan las áreas más desfavorecidas para el desarrollo de la vida y los asentamientos humanos, el norte cálido y lluvioso y el sur frío. Es posible identificar en el subcontinente dos zonas longitudinales marcadas por las dos vertientes oceánicas, la del Pacífico y la del Atlántico.

Otra zona longitudinal está formada por los Andes, cadena montañosa de más de 7.000km que forma una verdadera barrera a lo largo del Pacífico que llevó a América del Sur a inclinarse hacia el Atlántico, demográfica, productiva y comercialmente. Esto es resultado también de que las planicies de los ríos Amazonas, Orinoco y del Plata, principales cuencas del continente y del mundo, sirven de redes hidrográficas y están

orientadas por cuestiones morfológicas hacia el Atlántico, sirviendo de espacios de articulación de las poblaciones de la región (Darc Costa, 2011).

La meseta brasileña es el espacio constituido al oriente de la masa continental compuesta por un escudo cristalino de tierras elevadas y que, por su posición geográfica y configuración en el centro geográfico del continente, se inclina hacia el interior, buscando la conexión entre el norte y el sur, integrando la cuenca del río Amazonas y del río de la Plata. La meseta tiene como eje articulador el río San Francisco, es una de las zonas del continente más densamente pobladas y junto con la Cordillera Andina constituye una de las principales regiones mineras del subcontinente (Darc Costa, 2011).

Raphael Padula (2011) reafirma esta relación descrita anteriormente entre la distribución de las principales áreas de concentración económica y poblacional y la geografía del subcontinente:

“Un conjunto de factores -histórico, geográficos, económicos, políticos y culturales- determinaron la distribución de las principales áreas de concentración económica y poblacional de América del Sur de forma muy dispersa, concentradas en la faja litoral, orientadas hacia el comercio exterior, sin existir o apenas existiendo de forma muy inadecuada conexiones varias entre ellas. Estos factores se vinculan a nuestra colonización, consecuente inserción política y económica internacional, a un “cantonalismo” oligárquico y a una ocupación territorial, los cuales formaron economías agro-exportadoras con su generación de riqueza volcada hacia afuera. Las opciones de política económica y relaciones externas posteriores a nuestra independencia formal, en general, reforzaron tales características. Todavía la región presenta obstáculos naturales para la integración como la Amazonia y la Cordillera de los Andes. La historia de la ocupación y colonización de América del Sur privilegió el establecimiento de puntos de conexión a lo largo del litoral, a partir de los cuales se organizó la exploración y ocupación del interior del continente” (2011: 151).

En la actualidad, como se enunció anteriormente, la región atraviesa un período de reconfiguración territorial que se expresa en una nueva infraestructura en función de nuevas dinámicas exportadoras y de nuevas tecnologías extractivas y de transporte que permiten incorporar zonas desestimadas hasta el momento, por los grandes actores económicos y la planificación del Estado, al espacio productivo/extractivo de América del Sur. Determinar cuáles son los recursos ponderados en estas dinámicas será uno de los aspectos esenciales que se desarrollarán en este capítulo.

2. La importancia económica y geopolítica de las cuencas suramericanas

Es Sudamérica un territorio privilegiado en la dotación de recursos hídricos y vías navegables. En la región los ríos escurren de acuerdo con tres vertientes bien definidas: una de ellas se orienta hacia el norte del continente, en dirección al mar Caribe, la segunda de esas vertientes es la del océano Pacífico donde desaguan los ríos que nacen desde la cordillera de los Andes, la tercera vertiente es la del océano Atlántico, donde se vuelcan las aguas de tres grandes cuencas, la del río Orinoco, la del Amazonas y la Cuenca del Plata (Darc Costa, 2011). Sobre esta vertiente se focalizará esta investigación teniendo en cuenta la importancia de estas cuencas para el desarrollo de los modelos productivos y para la inserción de las economías de la región en la economía internacional. Al respecto Darc Costa plantea:

“Los ríos de estas tres cuencas pasan por 9 de los 10 principales países sudamericanos y por las diferentes formaciones ecológicas (trópica húmedo, cerrado, planicie de Colombia y Venezuela, los límites con los Andes). Brasil tiene una posición central en la red fluvial sudamericana, debido a que las grandes cuencas tienen grandes extensiones dentro de su territorio. Pero aún falta mucho para que esta vastísima red fluvial funcione como un gran sistema de navegación acuática” (Darc Costa, 2011: 39)

Según el documento *“Hidro vías para el desarrollo y la integración suramericana”*, elaborado por la Corporación Andina de Fomento en el año 2016 como punto de partida para el lanzamiento del Programa para el Desarrollo de las Hidrovías Suramericanas, los ríos de Suramérica podrían convertirse en auténticas rutas para transportar bienes y servicios e integrarse con autopistas y ferrocarriles y, al mismo tiempo, impulsar el desarrollo económico y la integración regional.

“El programa marca como objetivos principales la mejora de puertos, infraestructuras y conectividad, la identificación de proyectos integrales de inversión y el fortalecimiento de la producción y del comercio intra y extrarregional. Los estudios señalan que casi el 70% del continente suramericano está constituido por cuencas hidrográficas con ríos naturalmente navegables, que brindan oportunidades reales para convertirse en un factor estratégico que favorezca el transporte de mercancías, la dinamización económica y, en definitiva el desarrollo integral en sus áreas de influencia” (CAF, 2016: 2).

Teniendo en cuenta que el 75% de los recursos hídricos superficiales corresponden a cuencas compartidas por dos o más países, el programa pretende desarrollar un sistema suramericano de navegación fluvial teniendo como propósito la interconexión de los ríos

de las Cuencas del Orinoco, Amazonas y del Plata, y que junto a sus tributarios constituye más de 100.000 km aptos para el transporte fluvial (CAF, 2016). El siguiente mapa ilustra la extensión y posición geográfica de estas tres grandes cuencas junto a otras dos de importancia menor en la extensión continental como la de Sao Francisco y el río Magdalena.

Mapa 2: Las principales cuencas hidrográficas sudamericanas.



Fuente: Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, 2018: 53

La cuenca del Orinoco: tienen sus nacientes en la cordillera de los Andes y en la mesetas de las Guayanas en el Estado de Bolívar, en Venezuela, debido a la presencia de

rocas cristalinas el Orinoco tiene una gran cantidad de saltos que dificultan su navegación sin embargo “*el canal del río Orinoco permite hoy en día no sólo el transporte de mineral de hierro, sino de una diversidad de productos que entran y salen de la región. Podemos apreciar que más del 60% de la carga que se moviliza por el río Orinoco corresponde al mineral de hierro y en el resto de las cargas priman los hidrocarburos y derivados*” (Álvarez, 2010: 4).

Es el Orinoco uno de los ríos más grandes del mundo, el río tienen 2.140km de extensión y su cuenca cubre más de 1 millón de km² (685.000 corresponden a Venezuela y 330.000 corresponden a Colombia), formada por más de 436 ríos y más de 2000 torrentes (que llegan de manera natural a la cuenca del río) y depositan sus aguas en el Océano Atlántico. Esta cuenca tiene una gran importancia histórica y económica para Venezuela dado que ha servido para transportar a través de la navegación diferentes tipos de mercancías y ha sido fuente de sustento de las comunidades indígenas que habitan la región. A eso se suma la gran importancia ecológica del Orinoco, puesto que es una extensa y vasta zona biodiversa compuesta por un gran número de especies (Álvarez, 2010). Darc Costa aporta precisión sobre la importancia del Orinoco como vía de navegación y las dificultades de tránsito:

“La Cuenca del Orinoco cuenta con más de 50.000 km de ríos, de los cuales gran parte puede ser navegable por embarcaciones pequeñas durante la mayor parte del año, mientras que alrededor de 4.000 km pueden ser aprovechados, actualmente, por embarcaciones grandes (...) El Orinoco puede ser dividido en tres partes: la primera parte llamada del Bajo Orinoco, va desde el Atlántico a la confluencia del Río Apure. Son 880km de condiciones adecuadas para la navegación marítima. El Orinoco Medio va del Apure hasta la boca del Río San Fernando de Atabapo. Estos 550 km tienen condiciones de navegación más difíciles, debido a la disminución del volumen de agua, el aumento de los obstáculos y de algunos trechos más agitados. Al alto Orinoco corresponden los 710 km que van desde San Fernando de Atabapo hasta las fuentes. La navegación es bastante difícil y es casi imposible en los últimos 200 km” (Darc Costa, 2011: 40)

La cuenca del Amazonas: está compuesta por el segundo río más largo del mundo, con 6.785 kilómetros de extensión, navegable casi en su totalidad, y la mayor área de drenaje del planeta dado que abarca toda la selva amazónica. La cuenca amazónica y el río Orinoco están conectados por el río Casiquiare (CAF, 1998). El Amazonas es un río de la zona intertropical que tiene un caudal muy regular durante casi todas las estaciones y es alimentado por el agua de las precipitaciones. Por esa razón, la diferencia entre aguas bajas

y altas es muy pequeña. En este sentido en cuanto a la navegación la CAF (1998) argumenta que los 1.600 km de Belén do Pará hasta Manaus son perfectamente navegables para embarcaciones grandes, de altamar. Entre Manaus y Tabatinga, 1.600 km, durante el invierno es posible la navegación de barcos de calado de 1 a 8 metros y en verano hasta 7 metros. Entre Tabatinga e Iquitos, en Perú, por 630 km se admiten hasta 5 metros de calado y de Iquitos hasta la confluencia del río Ucayali con el río Marañón se puede navegar solamente en barcaza. Edmundo Fayanás Escuer plantea que:

“La mayoría de los pobladores de la región amazónica se concentran en la riberas del Amazonas: Iquitos, Leticia, Manaus y Belem do Pará, que al mismo tiempo son puertos y tienen una gran actividad económica. La mayoría de sus pobladores son colonos y sus descendientes de origen blanco, mestizos e indígenas.

Las principales actividades económicas que se dan en la cuenca son; la exportación de caucho y madera en cantidades ingentes, que están provocando una gran deforestación y que si no se termina con ella, tendrá consecuencias medioambientales irreversibles en todo el planeta.

Se construyó la carretera transamazónica que discurre un poco al sur del río, casi de forma paralela. Tiene un recorrido de más de 5.000 km, y que ha provocado grandes destrozos.

La pesca también es una actividad muy importante. La agricultura exporta fundamentalmente la yuca, el plátano, el maíz y frutas típicas de la región” (2011: 3)

Es el Amazonas además una de las fuentes de producción de energía hidroeléctrica más importantes del mundo, con un enorme impacto ambiental que ha significado una gran fuente de conflictos sociales y ambientales. Se ha construido por ejemplo en el río Madeira, uno de los principales afluentes del Amazonas, las dos grandes presas de Jirau y San Antonio, proyectos prioritarios de la IIRSA (IIRSA-COSIPLAN, 2017).

Fayanás Escuer (2011) advierte que otro factor que tiene un gran coste ambiental es el envenenamiento por derrames, la contaminación debido a los procesos industriales mineros y de papeleras y las aguas residuales sin tratar, que generan un gran impacto sobre la biodiversidad. *“En la década de 1980 se desató la fiebre por el oro en Brasil, con su descubrimiento en Sierra Pelada, que atrajeron a 250.000 mineros. Las prácticas de la industria minera requieren liberar toneladas de mercurio al medio ambiente, causando un daño irreparable a los ríos Amazonas y a su biodiversidad”* (Fayanás Escuer, 2011: 5).

La Cuenca del Plata, es la más importante a los fines de este trabajo de investigación, dado que está conformada por el sistema de los ríos Paraguay-Paraná y Uruguay, núcleo territorial del análisis de esta tesis. El estuario del Río de la Plata es el colector de estos tres ríos, que drenan el agua de una cuenca de 3.200.000 km², que

constituye el 18% del territorio de Sudamérica. Esa área se distribuye de la siguiente manera 44,2% en Brasil, 32.3% en Argentina, 12.7% en Paraguay, 6.4% en Bolivia y 4.4% en Uruguay. Sin embargo, cuando se evalúa la relación de esas áreas con las áreas totales de cada uno de los países que conforman la cuenca se tiene noción de su importancia para cada país correspondiente: el área brasileña de la cuenca representa sólo el 17% del territorio del país, el territorio paraguayo está incluido íntegramente en la cuenca, Uruguay casi un 80%, Argentina el 37% y Bolivia el 18.5% (Darc Costa, 2012)

El sistema del Plata está compuesto por una extensa red de puertos fluviales que están agrupados básicamente en tres hidrovías: La Paraguay-Paraná, que se destaca como la principal de la cuenca del Plata y una de las más importantes de la región y del mundo, la Paraná – Tieté y la del Uruguay.

La cuenca Hidrográfica del Paraguay-Paraná es fundamental para la integración sudamericana en términos culturales, como vía histórica de unión y vinculación de los pueblos; económica, como medio de transporte de mercancías; y política, dado que está ubicada en el corazón geopolítico de la región, como se abordará en el Capítulo V de esta tesis. La hidrovía nace en el Río Paraguay, en la localidad de Cáceres, en el interior del Mato Grosso, Brasil, sigue hasta la desembocadura del Río Paraná, en el Puerto de Nueva Palmira, bajo la desembocadura del Río Uruguay.

La Hidrovía representa el eje geopolítico de penetración y transporte masivo de cargas en las regiones de la Cuenca del Plata. Durante siglos, los ríos fueron las principales vías de comunicación y comercio de bienes, a partir de mediados del siglo XX Brasil pasó a dar prioridad a los ejes de transporte Este- Oeste en la promoción de la integración nacional, dando inicio a un largo período de confrontación diplomática con Argentina en torno a la cuestión. Apenas a partir de la década de 1980 la integración económica y física pasó a recobrar su importancia en la agenda geopolítica, junto con el avance de la frontera agrícola en los países que conforman la Cuenca del Plata, vinculado al comercio internacional este crecimiento generó una demanda clara de transporte en la hidrovía estimulando a Brasil a retomar el proyecto de promoción del eje Norte – Sur a través del mejoramiento de las condiciones de navegación de los ríos Paraguay y Paraná, en sintonía con Argentina, Paraguay y Bolivia (Darc Costa, 2011; Zugaib, 2006).

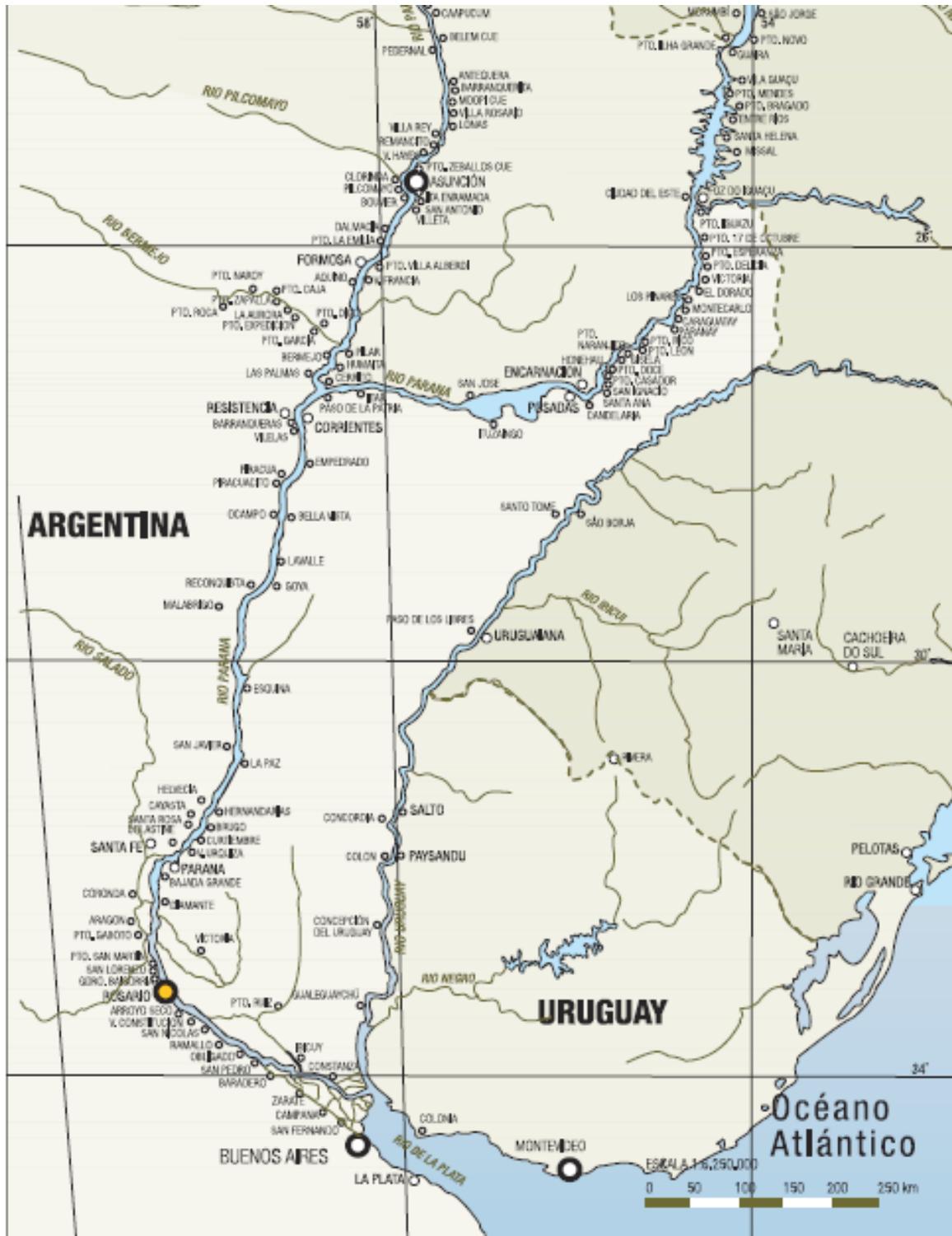
En los ríos de la cuenca se construyeron importantes represas hidroeléctricas, como la de Yacyreta, la de Itaipú y de Salto Grande. Además de aprovecharse económicamente,

todas ellas permiten la regulación de los caudales, a la par que alteran el ritmo natural de su cauce.

“La Cuenca del Plata es la segunda vía fluvial más extensa de América Latina. Comprende las cuencas de los ríos Paraná, Paraguay, Uruguay y de La Plata, abarcando aproximadamente 3.200.000km² en territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, equivalente a un sexto del territorio latinoamericano o a un tercio del continente europeo. La magnitud de sus derrames de agua, con un caudal medio anual de 22,600 m³/s, la convierte en uno de los mayores reservorios de agua dulce del planeta. La región presenta extensas áreas boscosas y praderas, destacándose los recursos hídricos, la abundancia de sus minerales y la fertilidad de sus suelos” (FONPLATA, 2018: 1)

La Cuenca del Río de la Plata abarca parte de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay. La cuenca tiene una densa red de afluentes, subafluentes y tributarios cuyas aguas, luego de atravesar un delta de 14.000km², vuelcan mediante sus catorce bocas en el Estuario del Río de la Plata. El siguiente mapa elaborado por la Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario (2018) en un informe sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná muestra la magnitud de la Cuenca del Plata.

Mapa 3: la Cuenca del Plata



Fuente: Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, 2018: 12

3. Los bienes ambientales

La expansión planetaria del modo de producción capitalista y la ideología del progreso y el productivismo (Gudynas y Acosta, 2011), como legitimadora de la producción a gran escala, impulsaron un proceso de mercantilización totalizadora de la naturaleza que tuvo un desarrollo sin precedentes luego de la revolución industrial, pero que se profundizaría en las últimas décadas.

Este proceso de expansión irrefrenable tiene su correlato en el crecimiento demográfico y la migración del campo a la ciudad. Según los estudios de población de Naciones Unidas (2016) en los años sesenta 1.200 millones de personas vivían en la ciudad y 1.800 en el campo, la novedad en los últimos relevamientos es que como nunca antes en la historia esta ecuación se revierte. Hoy la población urbana a nivel mundial es de 3.800 millones de personas y la población rural es de 3.400 millones. Esto tiene un fuerte impacto sobre las formas de ocupar el territorio, sobre las posibilidades de subsistencia de las poblaciones, sobre el consumo de recursos y la degradación de los ecosistemas.

El crecimiento ilimitado de la producción, simultáneamente con el consumo de materias primas, entra en pugna con la finitud de los ecosistemas; pugna que se agudiza en los momentos de crisis donde además, con la pretensión de garantizar la reproducción ampliada del capital, se intensifica la explotación de los y las trabajadoras.

En los últimos años el vertiginoso avance en la transformación de la naturaleza y su degradación han colocado en el centro de los problemas ambientales el uso y la apropiación de los bienes comunes. Lo que llevó a cuestionar también el concepto de recurso, cargado de un sentido utilitario y economicista. Diversos sectores sociales y académicos comenzaron a utilizar la denominación bienes comunes de la tierra, o bienes ambientales, que son todos aquellos elementos y procesos que en la superficie terrestre permiten y sostienen las condiciones de vida y que es imprescindible preservar. (Houtart, 2014; Ivars, 2013). Al respecto Houtart argumenta que:

“La defensa de los “bienes comunes” es hoy una reivindicación fuerte de muchos movimientos sociales. Ella incluye tanto elementos indispensables a la vida, como el agua y las semillas, como los “servicios públicos” hoy día desmantelados por las políticas neoliberales, tanto en el Sur como en el Norte. Esta lucha consiste en una oposición a la ola de privatizaciones que afectaron una gran parte de las redes públicas, desde los ferrocarriles, la electricidad, el agua, los transportes, la

telefonía, las selvas, los ríos, las tierras, la salud y la educación. Lo que se llamaba, antes del capitalismo en Inglaterra, los “commons”, se estrechó progresivamente para dar lugar a un sistema económico que transforma la tierra y el conjunto de la realidad en mercancía, paso necesario para la acumulación del capital y hoy día acentuado por la hegemonía del capital financiero. El common land (tierra comunal) fue considerado como un wasted land (perdido) y todo uso no capitalista de la tierra significaba un no-uso” (2014: 54).

En contrario a esta visión proteccionista de los ecosistemas la teoría económica clásica prefiere ver a la degradación ambiental como externalidades del proceso productivo que podrían ser mitigadas si su costo se incorporara al precio del producto, frenando de esta manera la destrucción acelerada de la naturaleza. Al respecto Jorge Ivars aporta lo siguiente:

“Desde una perspectiva económica clásica los factores elementales de la producción son la tierra, el trabajo y el capital. De este modo los servicios que presta la naturaleza quedan subsumidos en la categoría tierra. Con la creciente preeminencia de la crisis ambiental a nivel global, los economistas neoclásicos incorporaron el concepto de "externalidades", esto significa que los precios de mercado no reflejan el verdadero costo de producción que se produce cuando una empresa contamina o cuando extrae "recursos naturales no renovables". Por lo tanto la salida a la crisis ambiental se hallaría cuando los precios de mercado reflejen esos costos. Es decir cuando las "externalidades" ambientales se "internalicen" y la contabilidad asuma esos costos; cuando los precios de mercado incluyan los costes que son descargados sobre otros agentes en la economía. Ciertamente, esta corriente económica afirma que los problemas derivados del mercado se resuelven con más mercado, es decir mercantilizando aún más la naturaleza de modo tal que no quede reducto socio-ecológico por fuera del cálculo económico racional” (2013: 1).

Esta noción de las externalidades que minimiza el daño ecológico y lo incorpora como una variable más en la formación de los precios, es reforzada además por la existencia de recursos que son vitales en el modo de producción capitalista y son el pilar del desarrollo tecnológico moderno. El concepto de recursos estratégicos es utilizado, desde la segunda guerra mundial, para referirse a aquellos que son considerados de insustituible importancia para garantizar la seguridad nacional de las grandes potencias. Estos recursos son centrales en la reproducción del capital para la actual etapa productiva y tecnológica.

La creciente vinculación entre ciencia, tecnología y producción ha ampliado las posibilidades de apropiación sobre la naturaleza pero las economías centrales no son autosuficientes, dado que los recursos estratégicos se encuentran distribuidos en diferentes lugares del planeta, por lo cual se ven obligadas a buscar abastecerse en los países del

denominado tercer mundo. América Latina en general y América del Sur en particular son territorios en disputa.

Mónica Bruckmann aborda esta relación entre los recursos naturales y desarrollo científico planteando que:

“Una de las características más marcantes de nuestro tiempo es la creciente importancia de los recursos naturales en función de su utilización, a partir de los avances científicos y tecnológicos producto de un conocimiento cada vez más profundo de la materia, la naturaleza y la vida. Al mismo tiempo, estos avances científicos convierten a la naturaleza en un campo de su propia aplicación. De esta forma, la relación entre recursos naturales y desarrollo científico adquiere una articulación cada vez mayor.

La apropiación de la naturaleza no está referida únicamente a la apropiación de materias primas, commodities, minerales estratégicos, agua dulce, etc. sino también a la capacidad de producir conocimiento y desarrollo científico y tecnológico a partir de una mayor comprensión de la materia, de la vida, de los ecosistemas y de la bio-genética. Las nuevas ciencias, que han alcanzado enormes avances durante las últimas décadas, son producto de este conocimiento creciente de la naturaleza y del cosmos” (2012: 21-22).

A principios del siglo XXI Raúl Ornelas (2003) afirmaba que es preciso considerar en el análisis de la geopolítica latinoamericana el control de tres recursos estratégicos que constituyen formidables palancas en la disputa por la hegemonía mundial: el petróleo, la biodiversidad y la población (fuerza de trabajo). El desarrollo de nuevas tecnologías como la nano- tecnología, la bio-tecnología, la ingeniería genética, la micro electrónica etc. en los últimos 15 años ha diversificado el campo de análisis. Sin dejar de ser estratégico el control de los recursos tradicionales, como los descritos por Ornelas, aparecen nuevos recursos en la geopolítica continental como los denominados “minerales raros”, en los que es necesario poner atención analítica.

A los fines de este trabajo se hará una clasificación de estos recursos considerados estratégicos para los actuales patrones productivos a partir de los estudios de autores y autoras como Ana Esther Ceceña (2003), Raúl Ornelas (2003) y Mónica Bruckmann (2012). Desagregaremos estos recursos estratégicos en cinco grandes áreas: los minerales, la biodiversidad, los hidrocarburos, el agua, la fuerza de trabajo.

Los minerales.

Existe un nuevo ciclo de la extracción minera en América Latina que se extiende a los largo de la vasta diversidad biológica y climática de sus territorios y es transversal a

todos los gobiernos de la región más allá de la matriz ideológica de los mismo. Existe un “*consenso minero*” (Machado Aráoz, 2014) que unifica a toda la región.

Este nuevo ciclo minero es dinamizado por el aumento sostenido de la demanda de minerales, desde la segunda guerra mundial, por los principales centros de producción internacional, lo cual estimula a los gobiernos de la región a emplazar proyectos extractivos con el fin de atraer divisas por exportación y sobre todo Inversión Extranjera Directa, dado que la apertura a la minería transnacional en la región fue un precondition para que los países sean considerados confiables por los capitales extranjeros. Pero, como afirma Delgado Ramos, no es posible asegurar que ese aumento real del consumo de minerales en los últimos 50 años se haya dado de manera homogénea en las diferentes regiones:

“...el impacto del consumo creciente de minerales primarios toma su verdadera dimensión y relevancia desde una perspectiva ecosocial, pues las cifras indican que la humanidad ha consumido más minerales primarios desde la Segunda Guerra Mundial que en el resto de su historia. En tal tenor, el consumo per cápita mundial pasó de 77 kilos en 1950 a 213 kilos en 2008. Aunque desde luego, el consumo ha sido desigual, EUA anota un consumo per cápita anual de 380 kilos, esto es nueve veces más que China y 15 veces más de India. La producción de estaño, por ejemplo se incrementó tres veces de 1900 al 2000, y la de aluminio en 3,000 veces para el mismo periodo” (2010: 21).

En el campo de los metales considerados estratégicos para la reproducción material de la sociedad contemporánea, América Latina y el Caribe conforman una zona rica, con dotaciones de casi todos los más importantes (Ceceña, 2013). Machado Aráoz aporta precisión al respecto y pone el acento sobre el consumo desigual de los minerales:

“Hay una geografía de la extracción de recursos mineros muy diferente de la geografía del consumo de minerales: se da una clara diferenciación entre los países del Sur y del Norte geopolítico, concentrándose los procesos extractivos en los primeros y los mayores índices de consumo en los segundos. Como ya se ha visto, tras el boom minero neoliberal, América Latina ha intensificado su rol como proveedor de minerales para el “mercado mundial”; actualmente, de nuestros países se extrae el 47,3% del cobre, el 41,4% de la plata, el 29% del hierro, el 27% de la bauxita, el 22% del zinc, y el 16% del oro y el níquel que se consumen en el mundo (Sánchez Alvabera y Lardé, 2006). Sin embargo, nuestra región apenas consume una pequeña proporción de estos minerales, entre el 3 y el 6% del total mundial” (2011: 140).

Darc Costa (2011) agrega otros datos a considerar para una caracterización de la importancia geo- estratégica de América del Sur. Afirma que la región produce una gran cantidad de los llamados minerales básicos: 46% del hierro, 39% del níquel, 33% de cobre

y 28% de bauxita, además de un significativo volumen de zinc, estaño y de varios minerales estratégicos, detentando más del 40% de las reservas de cuatro de ellos y más del 25% de las reservas de otros cinco. Es importante marcar que la Cordillera y la Meseta Brasileña son los principales sitios mineros del subcontinente aunque solamente una pequeña cantidad de estos minerales son procesados aquí y se exportan prácticamente sin valor agregado importando luego productos terminados caros que tienen el mineral en su composición.

Delgado Ramos (2010) plantea que el resultado de esta desigual distribución geográfica del consumo de minerales es la constitución de un sostenido comercio ecológicamente desigual, dada la no incorporación de los “costes ambientales” al valor de los minerales exportados como por el impacto ambiental que generan los modelos extractivos sobre los territorios.

Mónica Bruckmann analiza la relevancia estratégica de los minerales en el sostenimiento de la hegemonía de Estados Unidos y asegura que:

“la estrategia científica de Estados Unidos establece que “el uso y la competencia” por los recursos naturales en escala global y “las amenazas” a estos recursos impactan la “capacidad de la nación para sustentar su economía, su seguridad nacional y la calidad de vida de la población”. Por lo tanto, el acceso a los recursos naturales es considerado, explícitamente, un asunto de seguridad para los Estados Unidos.” (2012: 23)

Bruckmann (2012) realiza un estudio de las importaciones de minerales por parte de EEUU analizando los niveles de vulnerabilidad de la principal potencia del sistema internacional en la provisión de los mismos. Establece tres categorías: total vulnerabilidad (depende un 99-100% de la importación), alta vulnerabilidad (de 50 a 98%) y mediana vulnerabilidad (hasta el 49%).

Con este análisis la autora demuestra que América Latina es una de las principales regiones desde donde EEUU importa los minerales estratégicos que necesita. Observa que 7 de los 21 minerales que pertenecen al grupo que denominó de “total vulnerabilidad” son importados principalmente desde Brasil y México. En el segundo grupo, de “alta vulnerabilidad”, de los 17 minerales que pertenecen a esta categoría, 8 registran como principales fuentes de importación México, Perú, Bolivia, Brasil y Chile. En la “mediana vulnerabilidad”, podemos observar que 11 de los 25 minerales tienen como principal fuente de importación a Venezuela, Chile, México, Perú, Brasil y Trinidad y Tobago.

Bruckmann concluye que *“los datos muestran que los minerales en relación a los cuales Estados Unidos depende en mayor proporción de América Latina son: estroncio (93%); litio (66%); fluorita (61%); plata (59%); renio (56%), estaño 54% y platina (44%)”* (2012: 83).

No es un objetivo de este trabajo el estudio de la utilización que se hace de estos minerales, pero es importante destacar que en el abordaje de la geopolítica continental es insoslayable prestar atención a las reservas de litio de América del Sur. Una parte importante de las reservas mundiales comprobadas de este mineral se encuentran en Argentina, Chile y Bolivia (mayoritariamente en Bolivia) y representa una materia prima fundamental para lo que podría ser un cambio de paradigma energético en el transporte ya que es el principal insumo utilizado en la fabricación de baterías recargables. Lo que lo transforma en un recurso estratégico que las grandes potencias aspiran a controlar.

La biodiversidad.

América Latina es una de las regiones más mega-diversas del planeta. La selva Mesoamericana y el Amazonas constituyen las reservas biosferas más importantes, fuente de recursos e información genética de gran valor para los actuales procesos productivos: nanotecnología, bio-genética, farmacología, etc.

Es importante destacar que de los diez países con mayor biodiversidad en el mundo, cinco están en Latinoamérica: Brasil, Colombia, Ecuador, México y Perú. La zona de los Andes Tropicales-Amazonas es denominada el “epicentro de la biodiversidad mundial” (OEI, 2010) y se posiciona como la primera reserva terrestre de Latinoamérica ya que acogen a lo largo y ancho de sus 1.542.644 kilómetros cuadrados la mayor biodiversidad del planeta con más de 45.000 plantas y 3.400 animales vertebrados (Organización de Estados Iberoamericanos, 2010).

Los Andes Tropicales, los Bosques Atlánticos, el Amazonas, el Pantanal, el Chile Central son regiones que en Suramérica, por su gran biodiversidad son altamente codiciadas por las grandes empresas y los Estados centrales. El endemismo está vinculado con la relevancia de especies únicas en el mundo, que tienen información genética que es de suma importancia, disputada por las grandes empresas y laboratorios del mundo con el objetivo de hacer de esa información insumo para medicamentos, semillas, etc., factibles

de ser patentados. La bio-prospección o bio-piratería⁴ es una de las actividades más importantes que las empresas de ingeniería genética desarrollan en América del Sur.

Ana Esther Ceceña reafirma la magnitud y la importancia de la biodiversidad de la región en el equilibrio ecológico mundial:

“En términos de biodiversidad real y potencial, abarcan todo el espectro biótico conocido, con una topografía que propicia la generación de un muy elevado número de endemismos y variabilidad. Brasil tiene 55 mil plantas raras, Colombia 45 mil, México y Perú 20 mil cada uno, y Venezuela, Bolivia y Ecuador entre 15 y 20 mil cada uno (World Resources, 1992-1993). Perú tiene 1,642 especies de aves, Brasil 1,567; Brasil tiene 485 especies de anfibios y Perú 233 (Estrada, 1995). Y así se puede seguir extendiendo la lista.

Lo importante es que la región condensa una de las mayores riquezas genéticas del planeta tanto por la cantidad y diversidad de especies, como por la variabilidad que contienen y que indica que es un espacio de creación de vida”. (2013: 3)

América Latina y el Caribe contienen el 22% de la superficie forestal mundial según un Informe de Situación de los Bosques del Mundo de año 2009, difundido por la FAO. Los árboles son importantes reservorios de biodiversidad. Sin embargo es oportuno destacar que entre 1990 y 2007 sólo Brasil perdió 3 millones de hectáreas de bosques, el 42% de las pérdidas mundiales según la FAO, gran parte de esta deforestación se dio sobre la cuenca del río Amazonas uno de los reservorios genéticos más vastos del mundo, con grandes reservas también de recursos naturales como gas, oro y minerales como el hierro, la bauxita, niobio, etc.

El último informe de la FAO en relación al estado de los bosques del mundo es del año 2016, donde plantea que la superficie forestal mundial ha mostrado una disminución de 129 millones de hectáreas entre 1990 y 2015, un 3,1%, y que la mayor causa de pérdida de bosques nativos es el avance de la frontera agropecuaria, sobre todo en Sudamérica. El informe asegura que *“se estima que, en las zonas tropicales y subtropicales, la agricultura comercial a gran escala es responsable del 40 % de la deforestación; la*

⁴ La bio-prospección es la exploración y clasificación para fines comerciales de nuevas fuentes genéticas, químicas, proteínas, microorganismos y demás bienes ambientales con un posible valor económico, integrantes de la biodiversidad de una determinada superficie natural. La bio-piratería es la apropiación ilegal o ilegítima de esos conocimientos. Ruiz Müller la define de la siguiente manera: *“¿Qué es la biopiratería? Es el acceso ilegal o irregular a componentes de la biodiversidad (incluyendo recursos genéticos y sus derivados) o a los conocimientos tradicionales de los pueblos indígenas asociados a ellos. Asimismo, se produce el fenómeno de la biopiratería mediante la concesión ilegal o irregular de derechos de propiedad intelectual (especialmente patentes) o mediante la apropiación ilegal o irregular de los mismos. No hay una definición universal ni aceptada internacionalmente que defina la “biopiratería” (o “apropiación indebida” como también se le conoce)”* (Ruiz Müller Manuel, 2013: 3)

agricultura de subsistencia local, del 33 %; y la expansión urbana, la infraestructura y la minería, del 27 %” (2009: 32).

Las grandes extensiones agrícolas suelen estar centradas en la exportación, con un bajo desempeño en el suministro de alimentos para las poblaciones locales. La agricultura comercial es la responsable de la deforestación del 70% de los bosques de Latinoamérica, en la región del Amazonas, el pastoreo extensivo, el cultivo de soja y las plantaciones de palma aceitera han sido los principales causantes de deforestación en las últimas dos décadas y media (FAO, 2016).

Los hidrocarburos.

En el subsuelo América Latina alberga yacimientos de petróleo y gas de grandes proporciones, algunos ni siquiera en explotación todavía. A partir de los datos de la Central Intelligence Agency (CIA) de los EEUU, analizados por Ceceña, es posible aseverar que el 22 - 23 % del petróleo del mundo está en la región además de importantes yacimientos de gas, uranio y carbón (Ceceña, 2013). Gonzalo Ortiz en un informe para la Agencia Inter Press Service aporta datos sobre la importancia de la producción petrolera de América Latina.

“Las existencias conocidas de petróleo de la región ya llegan a 20% de los casi 1,7 billones de barriles que hay bajo tierra en el mundo.

El abanderado es Venezuela, que en febrero se convirtió en el país con más cantidad de ese combustible en el subsuelo del planeta al certificar 297.000 millones de barriles, gracias el crudo pesado de la Franja del Orinoco.

Mientras que el aumento de los descubrimientos confirmados desde 2009 fue de 20% en el orbe, en América Latina y el Caribe fue de 40 %. Venezuela concentra 85% de las reservas de crudo de la región, que a su vez es la segunda con más cantidad en el mundo, detrás de Medio Oriente, con 55 %, según las cifras recopiladas por la Organización Latinoamericana de Energía (Olade)” (2011: 2).

Brasil es otros de los países de la región con gran capacidad extractiva. Logró en los últimos años según José Mauro Coelho, director de Estudios del Petróleo, Gas Natural y Biocombustibles de la Empresa de Investigación Energética (EPE) importantes descubrimientos en el subsuelo del océano Atlántico próximo a sus costas. En la actualidad se extraen del Brasil aproximadamente el 5% del petróleo de la región. México y Ecuador son quienes le siguen en caudal de extracción (EPE, 2017).

La utilización de técnicas no convencionales de extracción amplían las posibilidades para las grandes transnacionales que hoy operan en la región. La extracción

de petróleo y gas por fractura hidráulica⁵ es de importancia para la Argentina por ejemplo en un contexto en el que se inician las operaciones para la extracción de hidrocarburos en Vaca Muerta, Neuquén.

Un informe de Jeremy Martín (2015), Director del Programa de Energía en el Instituto de las Américas en la Universidad de California, destaca la importancia estratégica del gas no convencional de América Latina. Martín afirma que para entender lo que el gas de esquisto puede llegar a significar para la región, es necesario comprender lo que ha ocurrido en los EEUU. Ya que en la última década el gas de esquisto se ha convertido en una fuente importante de gas natural para el país, posicionándolo como un recurso importante para la seguridad nacional.

“Ese potencial de América Latina para el gas no convencional ha sido documentado en los últimos meses en un informe de la U.S. Energy Information Administration (EIA). De acuerdo con el análisis, en América Latina, Argentina tiene el mayor potencial de gas de esquisto, seguido por México y Brasil. Argentina ha concentrado el mayor interés en la explotación del shale gas en la región. Varios yacimientos de shale gas han sido descubiertos, creando un gran entusiasmo. En diciembre del año pasado, la firma argentina YPF anunció un descubrimiento masivo de shale gas que, según informó, podrá garantizar el abastecimiento de gas del país por muchas décadas” (Martín, 2015: 3).

La principal oposición a la extracción de petróleo y gas no convencional se ha desencadenado por los efectos sobre el medio ambiente. Los métodos utilizados para extraer gas de esquisto por ejemplo, específicamente la fractura hidráulica, son nocivos y contaminan los mantos freáticos cercanos. Además la extracción de gas de esquisto requiere grandes cantidades de agua, y aún no se ha desarrollado un método efectivo para deshacerse de las aguas de desecho.

El agua es uno de los factores determinantes de los actuales modelos productivos. Los métodos extractivos y la agricultura intensiva son dependientes de grandes volúmenes de agua en una región donde las reservas de agua potable son las más importantes del mundo.

El agua.

Desde hace varias décadas se advierte sobre la importancia geopolítica del agua, en un contexto de aumento creciente del consumo a nivel mundial, de una escasez relativa del

⁵ “La fractura hidráulica o fracking es una técnica experimental que consiste en la inyección a altas presiones de agua, arena y productos químicos a las formaciones rocosas ricas en hidrocarburos, a fin de incrementar su permeabilidad” (Svampa, 2017: .2)

recurso, sobre todo en algunas regiones, y frente al avance de políticas neoliberales que promueven su mercantilización.

Se encuentran en la región localizados tres de los acuíferos más grandes del mundo: la cuenca del Amazonas, la cuenca del Marañón y el acuífero guaraní que se extiende por cuatro países del cono sur: Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay acompañando subterráneamente el recorrido de la cuenca del plata. Por el volumen de las reservas de estos acuíferos y por su capacidad de reposición (niveles de reposición de agua de 500 mm/año, los más altos del mundo) la región constituye la reserva de agua dulce más grande del planeta (Bruckmann, 2012).

Un informe de la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres reafirma la importancia de los recursos hídricos de la región y advierte sobre el tratamiento de los mismos y el riesgo de deterioro:

“América del Sur cuenta con tres de las cuencas fluviales más grandes del mundo - Amazonas, Orinoco y Río de la Plata- y con el acuífero Guaraní, uno de los mayores cuerpos de agua subterránea”. América del Sur posee el 28% de agua dulce del mundo, en contraste aquí sólo reside el 6% de la población mundial. Sin embargo debido a las altas tasas de deforestación, elevada erosión del suelo, sobreexplotación de recursos, incremento de centros urbanos y de la demanda de agua, se produce un deterioro en la calidad y cantidad del agua, así como un incremento de las zonas desérticas” (2015: 6)

Porto Goncalves (2006) afirma que existen nuevos actores, desde mediados de la década del 90 en el conflicto por el agua del continente y que los recursos de la región están inmersos en una disputa global, donde los actores ya no son locales sino globales, como las empresas transnacionales, los organismos financieros y las grandes organizaciones no gubernamentales globales. En este territorio global donde operan las empresas transnacionales son las reglas del mercado quienes deben administrar y controlar el uso del agua. La privatización del recurso es el objetivo deseado, lo que llevó a grandes conflictos sociales como la guerra del agua en Bolivia en el año 2000.

“El mundo del agua privatizada está siendo dominado ampliamente por grandes corporaciones que vienen actuando en el sentido de que un nuevo modelo de regulación sea conformado a escala global. Destaquemos que, hasta ahora, no hay un modelo concluido de regulación aún porque son muchos los problemas que se vienen presentando. Varias han sido las propuestas de privatización de las aguas, todas basadas en una amplia desregulación por la apertura de los mercados y la supresión de los monopolios públicos, bajo la presión de los técnicos del Banco Mundial y del FMI, políticas esas que van desde: (1) privatización en sentido estricto, con la transferencia pura simple para el sector privado con la venta total o parcial de los activos; (2) transformación de un organismo público en empresa

pública autónoma, como es el caso de la ANA – Agencia Nacional del Agua– en Brasil; a la (3) Asociación Público Privada–modelo preferido por el Banco Mundial” (Porto Gonçalves, 2006: 11-12)

Bruckmann (2012) advierte que lo que está en juego en América del Sur es un proceso violento de expropiación y privatización del recurso natural más importante para la vida y que en tal sentido no sorprende que uno de los seis ejes de la estrategia científica de los Estados Unidos este orientado a elaborar un inventario de agua para garantizar el futuro acceso al recurso.

La fuerza de trabajo.

América del Sur tiene una población total aproximada de 421 millones de habitantes dividida entre sus 12 países. El país más poblado del subcontinente suramericano es Brasil con 207 millones de habitantes. La región es considerada como despoblada en relación a las tasas demográficas de otros continentes (Darc Costa, 2011).

Dentro de cada país el momento del ciclo económico, los excedentes de fuerza de trabajo existentes y las características de la intervención estatal condicionan el tipo de disputas en el mundo del trabajo. La forma y el nivel de acercamiento de los trabajadores y trabajadoras a la actividad gremial y sindical, al igual que la conflictividad social se ven condicionadas según se trate de períodos de crecimiento o crisis (Davolos, 2012).

El período que se abre en América Latina con posterioridad a las crisis de fines del siglo XX y comienzos del XXI estará marcado por una paulatina mejora de los indicadores macroeconómicos, un aumento de las actividades de exportación y de la atracción de divisas y un crecimiento del mercado interno. Estos datos divergen según el país del que se trate, pero en la región en su conjunto se experimentó una reducción de las tasas de desempleo a partir de la creación de trabajo formal e informal. La primera década del siglo XXI estuvo marcada por un aumento creciente de la precariedad laboral lo que llevó a muchos a autores y autoras a argumentar que en el nuevo ciclo capitalista la región pasó del trabajador desocupado al trabajador informal (Valero, 2015; Standing, 2013; De la Garza, 2011).

Según la CEPAL y la OIT (2017) el empleo informal afecta a alrededor de 130 millones de trabajadores y trabajadoras en América Latina y el Caribe, de los cuales al menos 27 millones son jóvenes. En la región, para Ricardo Antunes (2003) el proceso de metamorfosis del trabajo se caracteriza por la profundización de la flexibilización laboral

en el mercado formal y la radicalización de la lógica empresarial, dominada por actores y agentes globales, lo que hace endebles a las regulaciones laborales y contractuales preexistentes sobre la relación capital-salario-trabajo. Para el autor existe una nueva morfología del trabajo en América Latina, que responde a tendencias mundiales pero que se profundiza por la debilidad de las políticas públicas que reglamentan el mundo del trabajo.

Para Enrique De la Garza en las últimas décadas en la región se da una *"polarización entre las ocupaciones modernas bien remuneradas con altas y nuevas calificaciones, y las precarias, inseguras, y mayoritarias en el mundo"* (De la Garza, 2005: 14). El autor va a caracterizar al trabajo emergente de la recomposición del orden económico pos crisis como *"trabajo atípico"* (De la Garza, 2010) determinado por una nueva informalidad.

La crisis desencadenada en el modo de producción capitalista en los últimos años tiene una fuerte repercusión en la región con una nueva caída del empleo como consecuencia del abandono de las políticas de expansión del mercado interno y un nuevo ciclo de ajustes estructurales, sobre todo en Brasil y Argentina que explican aproximadamente el 40% de la fuerza de trabajo regional. *"El proceso de continua mejora de los indicadores laborales que benefició a la región durante gran parte de los últimos 15 años se frenó en un contexto macroeconómico global más desfavorable"*, indican Alicia Bárcena, Secretaria Ejecutiva de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), y José Manuel Salazar, Director Regional de la OIT para América Latina y el Caribe en un informe del año 2016. Agregan que *"Esto subraya la importancia de medidas no sólo para mitigar los efectos de la crisis en el corto plazo, sino también para enfrentar las brechas y rezagos de más largo plazo, tales como la poca diversificación productiva, las brechas de productividad, la alta informalidad y la desigualdad"* (CEPAL - OIT, 2016: 6)

El informe de la CEPAL y la OIT concluye que:

"Durante el 2015 la generación de empleo se deterioró a nivel regional, en el contexto de una contracción de la economía regional y la correspondiente debilidad de la demanda laboral. En consecuencia, se desaceleró la generación de empleo asalariado y la tasa de ocupación urbana volvió a reducirse. Por otra parte, se atenuó el comportamiento procíclico de la fuerza de trabajo, de manera que aumentó el número de personas que se incorporaron al mercado laboral. Este aumento dio lugar tanto a una expansión de las actividades de menor calidad de empleo (sobre todo el trabajo por cuenta propia), como a un incremento de la tasa de desempleo. Este contexto dificultó el logro de mayores avances en los procesos

de formalización de empleo, de manera que, en la mayoría de los países, además de la debilidad de la generación de nuevos empleos formales, el empleo registrado sólo creció modestamente. A nivel regional, la nueva caída de la tasa de ocupación, que implica que el número de perceptores de ingresos laborales por hogar tendió a decrecer, el empeoramiento de la composición del empleo hacia categorías de ocupación con ingresos medios más bajos y —en unos pocos países— una caída de los salarios reales incidieron decisivamente en el aumento de la incidencia de la pobreza en 2015” (2016: 13).

Estas nuevas formas constitutivas de *“la- clase- que- vive- del- trabajo”* (Antunes, 2013) se manifiestan en su diversidad total en el subcontinente y es una de las características estructurales de los modelos productivos. El desempleo, la subocupación, el trabajo precario, la feminización de los trabajos de baja calidad, la desintegración de las organizaciones de los y las trabajadoras, etc. son las condiciones que impulsan el capital, y sus actores claves, para garantizar mejores y mayores tasas de ganancias. En este contenido estas nuevas modalidades laborales, *“el futuro del trabajo”*, es uno de los temas centrales que se debaten en la Cumbre del G20 en Argentina en el 2018. Este tema se presenta debido a los profundos cambios que están generando las nuevas tecnologías en el ámbito laboral. Ya en 2009, en Pittsburgh, se hizo hincapié en que *“ya no es suficiente con formar a los trabajadores para satisfacer sus necesidades específicas actuales; tenemos que garantizar el acceso a programas de capacitación mediante el continuo apoyo de las aptitudes de los trabajadores, y focalizar los esfuerzos en las necesidades futuras del mercado”* (G20, 2009). Desde entonces se están debatiendo las mejores estrategias de adaptación a la Revolución Industrial 4.0 en grupos de trabajo del G20 sobre Empleo, la Economía Digital y la Brecha de Datos, pero también en el grupo de afinidad de los sindicatos. En este sentido Bettina Müller plantea que:

“Con el avance de las nuevas tecnologías cada vez más trabajos están siendo digitalizados o substituidos por máquinas, robots u otras formas de inteligencia artificial, lo que genera nuevas formas de empleo, de producción y de organización del trabajo. Mientras que los trabajos de cuidado y empleos de baja y alta calificación aún no corren riesgo de ser substituidos por máquinas, desaparecen los empleos en áreas más fácilmente digitalizables, como educación, salud, administración (en el ámbito privado y estatal) y servicios en general, y se expande el comercio electrónico, el uso masivo del Big Data, el gobierno electrónico, la agricultura digitalizada y el turismo y las finanzas online. Ahora, es cierto que hubo olas de inserción de nueva maquinaria y tecnología en décadas anteriores, pero según observa la Organización Internacional del Trabajo (OIT) *“(…) los avances tecnológicos actuales surgen con una velocidad sin precedentes, cambiando las condiciones de trabajo de una manera nunca vista”* (2018: 2)

Los datos del último informe de la OIT (2017) confirman una expansión de la

precarización como forma dominante en la construcción de empleo en el mundo y en América Latina. En la actualidad el 42% de los trabajadores y las trabajadoras a nivel mundial están precarizadas (1,4 mil millones de personas). Sin embargo, la precariedad afecta más fuertemente a los países subdesarrollados donde el 75% de la población experimenta algún tipo de precariedad o informalidad laboral. A esta situación es necesario agregarle la aguda desigualdad de ingresos en que ha aumentado exponencialmente a partir de la crisis financiera internacional de 2008. Sin embargo, si bien el foco de la discusión sobre “*el futuro del trabajo*”, en el G20 y en demás foros e instituciones que abordan la temática, está puesto en las nuevas tecnologías, éstas no son la única razón de la precariedad y la crisis del empleo, sino una arista más de la ofensiva del capital contra el trabajo en la era del capitalismo neoliberal (Bettina Müller, 2018).

4. La infraestructura

La infraestructura es considerada habitualmente como un conjunto de elementos o servicios que son estimados necesarios para que una organización pueda funcionar o bien para que una actividad se desarrolle efectivamente.

Una gran distinción es la que suele hacerse entre la infraestructura económica y la infraestructura social. La infraestructura económica refiere al acervo físico y material representado por las obras de comunicación y el desarrollo urbano y rural como: carreteras, ferrocarriles, caminos, puentes, represas, sistemas de riego, suministro de agua potable, energía eléctrica, etc. (CEPAL, 2016) La infraestructura social se refiere a las actividades ligadas a la salud, la educación, etc. que son directamente responsables del bienestar de la población pero que no estarían vinculadas directamente a la actividad económica. Sin embargo es importante remarcar, que pese al peso analítico que esta distinción tiene en la literatura específica sobre infraestructura sobre todo en los últimos tiempos en instituciones importantes como la CEPAL, no es posible ni conveniente a los fines de esta investigación pensar a la infraestructura económica separada de la infraestructura social y viceversa. Dado que la denominada infraestructura económica es central en las condiciones materiales de existencia de las poblaciones, como facilitadora de las relaciones sociales y de producción y en muchos casos como obstáculo (como en el caso de muchas mega-obras) y la infraestructura social es un aspecto destacado, imprescindible, en la reproducción de la fuerza del trabajo.

Este trabajo abordará aspectos vinculados al estudio de los proyectos de la

denominada infraestructura económica en la región desde el año 2000 a la actualidad que incluyen las áreas de energía, transporte y comunicaciones, aunque es necesario afirmar que la infraestructura es esencial desde los inicios del capitalismo, una condición indispensable de su expansión dado que se trata de lograr un permanente aumento de las capacidades físicas que permitan la circulación de la mercancía, es decir, de los productos y servicios. Sin embargo, sin desconocer esta importancia historia es necesario reafirmar que en las últimas décadas y desde la proliferación de las cadenas globales de valor a partir de los años ochenta, la cuestión de la infraestructura se ha vuelto un punto central en el desarrollo del capitalismo global. En la actualidad, la discusión sobre la infraestructura aparece bajo muchos nombres y sobre todo con el matiz de la “conectividad” (BID, 2015).

Jeannette Larde y Ricardo Sánchez de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL remarcan la importancia de la infraestructura económica para el desarrollo, en un artículo del Boletín de Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe (FAL), considerándola como: *“un insumo de capital fundamental para la producción y generación de riqueza, además de ser un elemento necesario en todas las etapas de desarrollo de las economías. Su impacto puede ser transformador, favoreciendo la productividad y la competitividad en los mercados internacionales, y con ello, el crecimiento y el desarrollo económico y social”* (2014: 1)

La infraestructura ha estado asociada en cada etapa de desarrollo productivo a las posibilidades de expansión, inserción y consolidación de las economías nacionales en la economía internacional y ha sido traccionada por la demanda de los actores clave en cada modelo. En ese sentido, existe consenso entre los académicos y las instituciones que estudian estas temáticas en torno a la correspondencia directa entre inversiones e infraestructura y desarrollo económico, de la misma manera que parece existir consenso en que América del Sur es una prueba de que la baja inversión en infraestructura, con sus consecuencias sobre la logística, trae como resultado bajas tasas de crecimiento.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en un documento que resulta de la II Cumbre Empresarial de las Américas, Panamá 2015, afirma que los costos logísticos en la región oscilan entre el 18% y el 35% del valor final de los productos comparado al 8% de los países de la OCDE. En este documento el Banco desarrolla el siguiente diagnóstico:

“El comercio para América Latina y el Caribe representa 5,3% del PIB regional. A pesar de que el ritmo en el crecimiento del comercio internacional relativo al período 2003-2008 aún no se ha recuperado, se destaca el esfuerzo del sector público y privado por constituir una región más abierta al comercio a través de

una significativa reducción en el arancel promedio y la consolidación de una extensa red de tratados comerciales.

Entre enero de 2013 y octubre de 2014, en ALC entraron en vigor 11 nuevos acuerdos de libre comercio, se firmaron otros 7 y se iniciaron negociaciones de 6 más. Estos esfuerzos en materia de política comercial a través de los cuales la región ha buscado una mayor competitividad y un crecimiento económico sostenido, requieren acompañarse del desarrollo de infraestructura, del mejoramiento en los servicios de transporte de carga y de políticas que fomenten la facilitación del comercio. Alcanzar estas mejoras tendrá un efecto positivo en el aumento en la conectividad física e integración económica regional” (2015: 4).

Para el BID es esencial aprovechar la correlación entre las dinámicas comerciales y el desarrollo de infraestructura y sus servicios asociados. La infraestructura es una de las principales herramientas y al mismo tiempo la principal restricción para el crecimiento económico regional según la institución financiera (BID, 2015). Sin embargo, es oportuno remarcar que la infraestructura en la región está signada por siglos de colonización y dependencia internacional y que no es posible estudiar los programas de infraestructura desvinculados de esta dependencia histórica.

El territorio y las redes de logística de integración cargan la herencia de una economía históricamente primario-exportadora. El desarrollo de una infraestructura escasa, y territorialmente selectiva, fue orientado por los intereses sectoriales y limitada por la falta de recursos y planeamiento. Se suma a esto los desafíos naturales y geográficos de un continente extenso y con enormes “barreras naturales” como el Amazonas y la Cordillera de los Andes. Se promovió e implementó así una infraestructura alineada en torno a los puertos de exportación del litoral Atlántico, con una casi inexistente vinculación entre las economías nacionales. (André Da Paz, 2011)

Las lógicas productivas de las últimas décadas, con economías y actores transnacionalizados junto a una nueva dinámica extractiva en la región, impulsan un tipo de infraestructura que equilibra el peso exportador entre el Atlántico y el Pacífico, sobre todo estimulando la salida de la producción y los recursos estratégicos por el occidente rumbo al mercado asiático. Esta infraestructura ya no tiene una escala y planificación nacional, sino que requiere escala regional y reconfigurar el territorio de Suramérica con una nueva matriz económica y geopolítica.

El peso de la reconversión mundial de la infraestructura, en función de las nuevas dinámicas del capital es posible de analizar a partir de la presencia que el tema tiene en las principales instituciones supranacionales en la actualidad. En la cumbre del G20 realizada en Argentina en el 2018 la infraestructura es uno de los tres temas centrales, en la

convocatoria oficial se sostiene que: *“La infraestructura es crucial para el desarrollo. La inversión en infraestructura impulsa el crecimiento y la productividad”* (Convocatoria G20: 5). Luciana Ghiotto (2018) remarca que uno de los países más interesados en impulsar discusiones sobre infraestructura en el marco del G20 es China y que esto se vincula con las disputas geopolíticas a nivel mundial que impactan directamente en la región:

“Uno de los países más interesados en la discusión sobre infraestructura a nivel global es China, que en 2013 lanzó su Belt and Road Initiative (Iniciativa Cinturón y Ruta, pero más conocido por su sigla en inglés OBOR) que es un gran proyecto de construcción que emula los caminos de la antigua Ruta de la Seda. Se trata del proyecto de construcción de decenas de puertos, aeropuertos, carreteras, ferrocarriles, ductos, así como de cables para la conectividad electrónica, desde China hacia el Sudeste asiático, llegando hasta diversos puntos en los continentes africanos y europeos. Desde enero de 2018, en la Cumbre China-CELAC, se decidió que diversos puntos de América Latina sean incorporados a la Iniciativa, en un desembolso estimado de USD 250.000 millones en la próxima década. El control de esta infraestructura va a ser clave para entender los próximos conflictos geopolíticos” (Ghiotto, 2018: 2).

La importancia que asumen en Sudamérica los corredores bioceánicos, como se abordará en próximos capítulos de esta tesis, está directamente vinculada entre otras causas, al peso del mercado chino y a la influencia de sus inversiones y sus empresas en las características centrales de los modelos de desarrollo en la región, en un contexto de guerra comercial entre el país asiático y los Estados Unidos. En este sentido, la infraestructura es un área de disputa geopolítica central en un momento de reposicionamiento de los principales actores del sistema mundo (Wallerstein, 2010) y de reconfiguración de las relaciones de fuerzas (Gramsci, 1999) en América Latina.

5. Logística de transporte

La actual dinámica y lógica de transporte imperante en el comercio internacional promueve la construcción de Zona de Actividad Logística que pueden definirse como un espacio en el cual uno o varios operadores llevan a cabo una multiplicidad de actividades asociadas al transporte, empaque y distribución de mercancías, destinadas tanto al mercado local como al internacional (Cámara Argentina de la Construcción, 2014).

De acuerdo a la CEPAL, una plataforma logística se define como *“una zona especializada que cuenta con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar la complementariedad modal y servicios de valor agregado a la carga, donde distintos*

agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad de los productos que hacen uso de la infraestructura.” (2009: 2)

En este sentido, los macrosistemas técnicos actuales vinculados a la circulación de flujos, desarrollan distintos tipos de plataformas logísticas las cuales pueden definirse en función de su complejidad: en primer lugar están los centros de distribución unimodal vinculados en líneas generales al transporte carretero. Pueden participar una o más empresas, aunque no necesariamente implica integración de sus operaciones. Se dedican al almacenamiento y a la gestión del flujo de mercancías. Con un grado mayor de complejidad se desarrollan las zonas logísticas, que involucran mayor integración de operaciones. En las zonas logísticas se vinculan al menos dos modos de transporte. Las opciones logísticas más desarrolladas y complejas son las plataformas multimodales que enfatizan en la agregación de valor a la carga y no sólo en el modo de transporte utilizado. Comúnmente se las conoce como Hubs e intervienen varios operadores, desarrollando funciones comerciales y hasta productivas (Cámara Argentina de la Construcción, 2014).

La zona del Paraná inferior se ha transformado en un importante polo logístico con pretensiones de crecimiento y de expansión a los puertos del Paraná medio, sobre todo en la ciudad de Santa Fe, ante la hiperespecialización de la región en la exportación de commodities y la tracción del mercado mundial. En tal sentido se desarrolla una infraestructura acorde a los nuevos requerimientos del comercio internacional, priorizando la multimodalidad y las salidas bi-oceánicas. La reconversión del puerto de Santa Fe, junto a otras obras como el puente Santa Fe- Paraná y el puente Santa Fe – Santo Tomé, el Plan de Circunvalación Ferroviario en la ciudad de Santa Fe, el Plan de Circunvalación Vial de la ciudad de Santa Fe y la construcción del aeropuerto internacional Santa Fe – Paraná, entre otras obras consideradas prioritarias para la circulación de cargas, responden a esta readaptación.

6. Los puertos

Como se ha expresado América del Sur es una de las regiones mejor dotadas de recursos hídricos. Por un lado, el continente es prácticamente una isla gigantesca (Darc Costa, 2011) rodeada por dos océanos. Por el otro, mientras su superficie (18 millones de kilómetros cuadrados) representa sólo el 12% del total de la tierra firme del planeta, la extensión de sus ríos llega a un cuarto del valor mundial (25,5%) y el volumen de agua de sus ríos representa casi la mitad (47%) del volumen de las aguas fluviales del planeta (Darc

Costa, 2011). Estas condiciones presentan un panorama muy promisorio para el desarrollo portuario tanto fluvial como marítimo.

En la integración de la región en la economía internacional los puertos han jugado un rol muy importante, desde la colonización mirando al Atlántico, desarrollando una infraestructura portuaria acorde a la inserción subordinada de la región y traccionada por la demanda Europea. En las últimas décadas el ya mencionado desarrollo de vínculos estrechos con el mercado Asiático han estimulado la inversión en infraestructura portuaria en el Pacífico, potenciando puertos ya existentes y construyendo nuevos pasos transcordilleranos.

Los puertos fueron modificando su peso y su infraestructura de acuerdo a como se fue transformando el transporte internacional. En un contexto de producción fragmentada internacionalmente, con el desarrollo de las cargas contenerizadas y la multimodalidad en el transporte, los puertos se fueron adaptando a una nueva condición en la circulación internacional de mercancías y asumiendo funciones más diversificadas. La definición que da la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) muestra claramente este carácter multifuncional:

“Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada” (UNCTAD, 1992)

No es posible lograr eficiencia y optimización en el funcionamiento portuario sin redes de conectividad multimodal (Barreda, 2005) que permitan la circulación fluida de las mercancías y sin las infraestructuras que posibiliten el adecuado tratamiento de las cargas según el propósito de cada unidad portuaria (acopio, transbordo, almacenamiento, procesamiento). La UNCTAD atendiendo a la organización interna y a las estrategias de desarrollo y servicios portuarios realizó una clasificación a principios de los 90 distinguiendo tres generaciones de puertos:

Los puertos de menor desarrollo relativo son aquellos que preservan exclusivamente funciones de acopio y transporte. Son denominados de primera generación,

presentan un desarrollo básico de sus servicios correspondiente a la estructura habitual en los puertos antes de los años 60 y a algunos existentes hoy en día en países subdesarrollados en los que básicamente se ofrecen servicios de carga, descarga y almacenamiento de la mercancía, siendo únicamente centros de conexión entre dos modos de transporte, el terrestre y el marítimo o fluvial. (Rúa Costa, 2006). Rúa Costa agrega que:

“las diferentes actividades portuarias, en general de bajo valor añadido, se realizan de forma independiente y con escasa integración entre las mismas. Se manipula básicamente carga general y hay poca especialización de las terminales. Apenas hay colaboración entre las empresas portuarias, las administraciones y el municipio en el que está enclavado el puerto, así como con el resto de actividades logísticas y comerciales” (2006: 11).

Los puertos de segunda generación presentan una mayor integración de sus actividades y una mayor relación con el territorio en el que se encuentran emplazados. Comienzan a generarse este tipo de estructuras portuarias en los años 70 y 80 junto con una especialización por tráfico. Se comienzan a dar operaciones de transformación de cargas así como servicios industriales y comerciales tanto para la mercancía como para las embarcaciones, servicios que aportan valor agregado (Rúa Costa, 2006).

Finalmente, los puertos de tercera generación empiezan a desarrollarse en los países centrales hacia los años 80 y presentan una alta especialización con terminales dedicadas a los diferentes productos. Predomina la contenerización de cargas (proceso de unitización) estandarizando el acopio para un transporte más eficiente y multimodal. Los puertos se convierten en plataformas comerciales para el comercio exterior y en centros de transporte. Además de los servicios anteriores se realizan actividades logísticas y de distribución y empiezan a acuñarse términos como las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) y los puertos secos (Rúa Costa, 2006) que son terminales multimodales de mercancías situada en el interior de un territorio que conecta, a través de la red ferroviaria o carretera, con un puerto marítimo o fluvial. La combinación de diferentes modos o modalidades de transporte permite un más ágil y eficiente transporte de mercancías. Rúa Costa agrega que:

“Además de los servicios a la mercancía y al buque se desarrollan servicios avanzados de información y comerciales. La colaboración e integración entre agentes y con las administraciones se incrementa, apareciendo el concepto de comunidad portuaria o comunidad logístico portuaria. Asimismo, también se mejoran las relaciones con los municipios en los que se ubica el puerto (el puerto como elemento de promoción de la ciudad, la ciudad como elemento promotor del puerto)” (2006: 11)

A comienzos del siglo XXI y como expresión del desarrollo de redes con alta

densidad de flujos los territorios se han visto condicionados fuertemente por estas dinámicas. Como ya se ha expresado en el capítulo precedente la globalización y fragmentación de la actividad productiva en particular, y económica en general, propicia la creación de extensas redes para integrar espacios fragmentados. Las redes productivas se desdoblán en redes de comunicaciones y transportes, pero principalmente se manifiestan como redes territoriales donde determinados nodos o lugares específicos se insertan a la producción global, en tanto que grandes extensiones quedan al margen de ellos (Martner Peyrelongue, 1999). Este fenómeno afecta directamente a los emplazamientos portuarios, a su infraestructura y sus funciones generando una cuarta generación de puertos, los denominados puertos en red, en los que a través de las propias administraciones portuarias, o a través de un gran operador, diversos puertos así como otros centros intermodales y plataformas logísticas se integran en una red de transporte multimodal (Rúa Costa, 2006).

La globalización, y la consecuente expansión de macrosistemas técnicos de transporte multimodal que interconectan los diferentes espacios de la economía internacional, es un componente fundamental para una estrategia de desarrollo portuaria, logística y de transporte, en un país o de una región. Al respecto Gustavo Anschutz (2015), presidente de la Asociación Internacional de Profesionales en Puertos y Costas y Director del CEDPLA (Centro de Estudios para el Desarrollo Portuario Logístico) plantea que existen al menos 4 elementos que son imprescindibles en el diseño de una estrategia de desarrollo portuario: en primer lugar, la facilitación del comercio exterior: *“el extraordinario incremento del comercio mundial se ha producido gracias a la aplicación de normativas que faciliten el flujo de las mercaderías, den incentivos para exportar más y con mayor valor agregado, y sobre todo eliminen barreras comerciales que históricamente tenían y tienen algunos países”* (Anschutz, 2015: 1). Para el presidente de la Asociación Internacional de Profesionales en Puertos y Costas, las medidas proteccionistas son anacrónicas en el desarrollo del comercio internacional. En segundo lugar, Anschutz pondera el rol que desempeñan en la actualidad las nuevas tecnologías de información y comunicaciones dado que contribuyen a reducir los costos y desarrollar una logística de avanzada:

“que ya no parte solamente del concepto del just in time, sino que además incorpora la información como un conocimiento para reducir esos stocks que tienen un costo enorme para el PBI de un país. La información procesada y analizada, sólo se transforma en conocimiento, y si ese conocimiento es utilizado con objetivos comerciales-operativos, es el mayor valor agregado hoy para las empresas modernas y la planificación estratégica.” (Anschutz, 2015: 1).

En tercer lugar, el desarrollo de la intermodalidad que para los países subdesarrollados es una necesidad ante la congestión e ineficiencia del transporte. “*El concepto de las cadenas logísticas es fundamental hoy en día*” (Anschutz, 2015: 1). Es decir, la articulación entre las múltiples formas de transporte que una carga realiza hasta llegar a destino. Por último, plantea que el desarrollo portuario no puede prescindir de una visión sistémica e integrada. Es decir, para Anschutz es un error estratégico planificar sólo desde adentro sin tener una visión global del escenario mundial.

Es importante remarcar que en el mundo existen entre 6.000 y 7.000 puertos pero un porcentaje menor de estos tiene capacidad para competir e integrarse con éxito en las cadenas globales de valor. Es decir, cumplen con las condiciones de infraestructura y logísticas necesarias para el comercio internacional más dinámico (Rúa Costa, 2006). Un informe de IIRSA sobre el desempeño de los principales puertos de América del Sur argumenta que:

“Los puertos son competitivos y cumplen su función si son capaces de ofrecer al comercio exterior y a las líneas de navegación que hacen escala en sus muelles servicios eficientes, rápidos y seguros. La influencia del funcionamiento de la cadena logística portuaria sobre la competitividad del comercio exterior de un país es alta. Unos servicios portuarios lentos, caros, inseguros y poco fiables originan un importante sobrecoste que actúa como un derecho arancelario adicional o una tasa a las exportaciones.

Los puertos de América Latina en su conjunto se encuentran situados entre los menos eficientes del mundo, lo que dificulta sobremanera que cumplan su principal función de facilitadores del comercio, pero también que se constituyan en centros de prestación de servicios logísticos y en pivotes del sistema de transporte con el resto del mundo.” (2003: 10)

IIRSA – COSIPLAN desarrolló en la última década y media un plan de readecuación de la infraestructura portuaria de la región fortaleciendo el multimodalismo y las operaciones logísticas complejas, sobre todo en algunos territorios clave como el Paraná medio y las diferentes hidrovías de la región. Al respecto en la Cartera de Proyectos se plantea:

“La integración a través de puertos e hidrovías, forma parte de las principales áreas de trabajo para promover la conectividad de América del Sur. Es por esto que se incorporó a la agenda de trabajo de COSIPLAN con el objetivo de identificar líneas de acción a nivel regional, para avanzar en integración marítima y fluvial, con énfasis en las hidrovías.

El desarrollo de esta temática es de vital importancia para mejorar la competitividad de la región a partir de los menores costos de transporte, y para promover el desarrollo sostenible utilizando modos de transporte más eficientes

en términos ambientales” (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

En la actualidad son 113 los proyectos que integran la cartera dentro del sector transporte, en los sub-sectores fluvial y marítimo, por una inversión estimada cercana a los 14.000 millones de dólares (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

Según la CEPAL la reactivación de la economía internacional en el 2017 se reflejó en un mayor dinamismo de la actividad portuaria. El movimiento de carga contenerizada en los puertos de América Latina y el Caribe se incrementó en alrededor de 6,1% durante 2017, según datos del Perfil Marítimo y Logístico. Los países cuyos terminales portuarios de contenedores tuvieron una mayor contribución a la variación en el volumen de carga operado con respecto al año anterior: República Dominicana (24,0%), Colombia (13,3%), México (12,2%), Panamá (10,1%) y Brasil (5,0%). Les siguieron, con una menor contribución al cambio en el volumen regional pero destacable variación relativa en el desempeño individual: Honduras (9,8%), Perú (9,4%), Argentina (6,7%), Uruguay (5,8%), Chile (5,7%) y Ecuador (4,7%) (CEPAL, 2018).

El volumen total de la actividad en 2017 alcanzó aproximadamente 50,6 millones de TEU (unidad de medición estándar, equivalente a un contenedor de 20 pies, o 6,25 metros, es decir, una caja metálica de tamaño estandarizado que puede ser transferida fácilmente entre diferentes formas de transporte tales como buques, trenes y camiones). Los primeros 40 puertos del ranking representan poco más de 87% (o 44,0 millones de TEU) de las operaciones de este tipo de carga en la región (porcentaje similar al del año anterior). Los siguientes 100 puertos mueven el 13% restante (6,6 millones de TEU). (CEPAL, 2018).

Es importante explicitar en relación a las cargas contenerizadas, que según un informe de la Bolsa de Comercio de Rosario (2018) se transportan por la Hidrovía Paraguay-Paraná un cuarto de las cargas argentinas con un significativo movimiento de contenedores, lo que remarca la importancia de los Puertos de la zona.

“Con relación al movimiento de contenedores, en la Hidrovía Paraná-Paraguay en el tramo Gran Rosario-Océano es importante destacar que allí operan las terminales del Puerto de Buenos Aires, la de Zárate y Terminal Puerto Rosario. En el año 2016 los movimientos de contenedores de este conjunto de puertos ascendieron 1.533.000 TEUs. A nivel nacional el total ascendió a casi 1,7 millones de TEUs.” (Bolsa de Comercio de Rosario, 2018: 4)

Estos datos reafirman el valor estratégico del Paraná medio en términos comerciales para la región y las aspiraciones de las grandes empresas transnacionales en controlar las principales instalaciones portuarias, reconvertirlas y readaptarlas, en función de los actuales patrones de intercambio.

CAPÍTULO III: INSERCIÓN INTERNACIONAL Y RECONFIGURACIÓN TERRITORIAL DE SURAMÉRICA

1. La importancia de Suramérica para los actuales patrones productivos y de intercambio

Se abordará en este capítulo una descripción de la inserción de los países de Suramérica en la economía mundo capitalista, sin desconocer las particularidades de las economías nacionales, se desarrollará un análisis de los patrones comunes en la relación de la región con el sistema mundo.

Inmanuel Wallerstein es quien desarrolla una perspectiva del “análisis de los sistemas-mundo”, descrita inicialmente en su libro *El Moderno Sistema Mundial* (1974). Para el autor en el mundo hay un solo sistema histórico: una economía-mundo, y esta es una economía-mundo capitalista ya que no puede existir el capitalismo sin la estructura de la economía-mundo. De esta manera, distingue entre una economía mundo y una economía del mundo.

“En el Mediterráneo, Braudel problematiza el concepto de unidad de análisis. El mundo mediterráneo, afirma, es una ‘economía-mundo’. El término proviene de la obra de un geógrafo alemán, Fritz Rörig, de la década de 1920, que hablaba de *Weltwirtschaft*. Braudel tradujo el término no como *économie mondiale* sino como *économie-monde*. Como ambos dejaríamos en claro muchos años después, la distinción era crucial, ya que se trataba de la diferencia entre *économie mondiale*, que significa ‘economía del mundo’ y *économie-monde*, que significa una ‘economía que es un mundo’. Las dos traducciones difieren, en primer lugar, en términos conceptuales. En la segunda, el mundo no es una identidad reificada dada dentro de la cual se construye una economía; más bien, las relaciones económicas definen los límites del mundo social. La segunda diferencia es geográfica. En la primera traducción, ‘mundo’ es equivalente a planeta; en la segunda, se refiere solamente a un gran espacio geográfico (dentro del que se encuentran muchos estados) que, sin embargo, puede ser, y a menudo es, más pequeño que el planeta, pero que también puede abarcar el planeta entero” (Wallerstein, 2013: 79)

Wallerstein ve un sistema-mundo dividido en un centro y una periferia en mutua dependencia pero con una subordinación de la segunda por el primero. Argumenta que no es posible alcanzar el desarrollo en los marcos de las fronteras nacionales. Lo que se desarrolla para el autor no son los países sino la economía-mundo capitalista, es el sistema-mundo y no las sociedades capitalistas lo que ha estado en desarrollo. En tal sentido argumenta que “*el desarrollo nacional es hoy por hoy una ilusión, sin importar qué método se defienda y utilice*” (2004: 136)

Siguiendo con esta propuesta de análisis del sistema mundo, y por lo descrito anteriormente, resulta importante caracterizar a las economías de la región y su aporte indispensable en la reproducción de la economía mundo, partiendo de la premisa de que América del Sur en particular, y América Latina en general, ha sido es y será, como se trabajó en el capítulo II de ésta investigación, una región de vital importancia para el desarrollo capitalista, dado que posee todos los recursos y una posición estratégica para los actuales patrones productivos y de intercambio.

Se parte, en el intento por describir la inserción internacional de los países de la región de dos ideas centrales, como axiomas de investigación: la primera es que el modelo de desarrollo imperante en una sociedad determina su vinculación externa y se retroalimentan de manera dialéctica dado que la vinculación externa condiciona a la vez el modelo de desarrollo. La segunda es que existe una hiper- especialización histórica de los países de la región en la producción de bienes intensivos en naturaleza que opera como un factor fundamental en la inserción internacional subordinada, junto al dominio de estas actividades por actores transnacionales.

El desarrollo de este capítulo está dividido en cuatro apartados que se corresponden con las variables fundamentales de lo que se podría denominar un paradigma hegemónico en la inserción de la región en el sistema mundo capitalista: la reprimarización y el extractivismo; la concentración económica y la extranjerización; la inversión extranjera directa; los flujos de importación y exportación.

1.1. La reprimarización productiva y el extractivismo

Los años 70 marcan el fin de un capitalismo centrado en la intervención del Estado en la economía en la región para reinaugurar un proceso de desregulación y liberalización económica con un Estado garante de la reproducción del capital, pero que corre su eje de intervención a partir del recorte de sus funciones sociales. La violencia política del Estado fue un rasgo común en los países del cono sur, las dictaduras promovidas y apoyadas por EEUU desarticulaban violentamente las organizaciones de los y las trabajadoras y las instituciones del Estado de Bienestar para instaurar un nuevo modelo, alejado de la industrialización sustitutiva de importaciones de décadas precedentes y el desarrollo del mercado interno. La nueva inserción internacional de los países de la región estará ahora fuertemente anclada en la valorización financiera (Basualdo, 2006) y la reprimarización, siendo Argentina uno de los ejemplos más acabados.

Este proceso antes descrito se corresponde con profundas transformaciones internacionales que significan un cambio de época marcado por una redistribución del trabajo a escala planetaria. En esta dinámica la estructura mercado internista, propia del modelo de sustitución de importaciones, mutó por una basada sobre estructuras y actores transnacionales caracterizadas por la búsqueda de ventajas comparativas ricardianas sobre la base de la demanda originada en las cadenas globales de valor (García G., 2016).

De esta manera las actividades extractivas, de manufacturación básica y de ensamble, quedaron reservadas para la periferia del sistema y las actividades de alto valor agregado como el diseño, la investigación, el desarrollo de componentes, el marketing y distribución sería desarrollados por los centros de la economía mundo. Este proceso irá acompañado de una centralización creciente de la producción en un número cada vez más acotado de firmas originarias de los Estados centrales.

Svampa reconoce en los últimos 20 años diferentes fases del capitalismo neoliberal en América Latina: *“un primer momento, desde finales de los ochenta, marcado por la desregulación económica, el ajuste fiscal, la política de privatizaciones (de los servicios públicos y de los hidrocarburos), así como por la introducción del modelo de agronegocios”* (2011: 183). Esta etapa conllevó también la generación de nuevas normas jurídicas que garantizaron mayores derechos a las grandes corporaciones y la aceptación de normativas creadas por el Banco Mundial, el FMI, el CIADI, etc. Esta institucionalización de concesiones diferenciales, en beneficio de las grandes corporaciones, contribuyó a consolidar un modelo económico basado en la re-primarización de la economía, altamente dependiente de los mercados externos (Svampa, 2011)

Con un escenario político diferente desde la recomposición de la economía regional en la primera década del siglo XXI se asiste, según Svampa, a una segunda fase basada en lo que en términos de Harvey (2004), ha sido llamada como de *“acumulación por desposesión”*.

“En otros términos, la actual etapa expresa una demanda cada vez mayor de los países desarrollados hacia los países dependientes, en términos de materias primas o de bienes de consumo, lo cual aparece reflejado no sólo en la generalización del modelo extractivo exportador, basados en la sobre-explotación de recursos naturales y en la expansión de las fronteras hacia territorios antes considerados como “improductivos”; en el lenguaje descarnado de Alan García (2007), “territorios ociosos”, que por ende, aparecen como “socialmente vaciables”. Esta división del trabajo, que repercute en una “desigual distribución de los conflictos ecológicos” (M. Alier, 2004) y territoriales, perjudica sobre todo a aquellos países

del sur, y dentro de ellos, a aquellos sectores sociales que presentan una mayor vulnerabilidad” (Svampa, 2011: 184).

Esta reprimarización productiva, basada en la sobreexplotación de la naturaleza configura un modelo de inserción de la región a la economía internacional que podríamos denominar como neo-extractivista. Grandes concesiones al capital transnacional, técnicas predatorias de extracción de recursos, mega obras de infraestructura, especulación financiera y violencia, son características salientes de un modelo que se inicia en los años 70, se consolida y sienta sus bases jurídicas y normativas en los 90 (a partir de leyes, acuerdos y tratados que fomentan la desregulación, proceso aun en marcha) y encuentra su punto de máximo desarrollo luego de la recomposición de la crisis del capitalismo de principios del siglo XXI impulsado por la demanda de materias primas de los principales centros de consumo internacional, sobre todo China, y por los altos precios que hacían suponer cuantiosas ganancias. Al respecto Ana Fernández afirma:

“La concentración económica y la lógica crematística y cortoplacista del capitalismo financiero orientan la explotación a gran escala de recursos naturales. La rentabilidad superlativa de las actividades primario-exportadoras, no depende sólo de la demanda internacional de bienes primarios para procesos productivos, sino también del componente especulativo, y es posibilitada y construida políticamente por las regulaciones internacionales y nacionales. Los cambios en los marcos regulatorios generales para facilitar el libre movimiento de capitales y las inversiones extranjeras impulsados desde su comienzo por los gobiernos neoliberales, se profundizan en la década de los noventa con la creación de regímenes sectoriales específicos (minero, pesquero, forestal, etc.) así como las privatizaciones de empresas y servicios públicos” (2013: 26-27).

La re-primarización productiva es el retorno a modelos agro – minero exportadores, núcleo y génesis de las economías nacionales de la región, que ponen en orden de prioridades en primer lugar a la exportación de naturaleza para la obtención de las divisas necesarias para estabilizar la balanza de pagos de las economías. La re- primarización remite a una vuelta a viejos patrones de vinculación internacional, a un capitalismo dependiente que posiciona a la región como reserva de recursos para los grandes centros de producción internacional.

El neo-extractivismo es la forma dominante de reinserción de las economías de Suramérica en la economía internacional, tanto los gobiernos neoliberales como los neodesarrollistas han implementado modelos de inserción a la economía mundo capitalista dependientes de la venta de recursos naturales. La utilización de los ingresos por

exportación es un debate importante en las últimas décadas, unos priorizaron la ganancia de las grandes corporaciones en detrimento de políticas autónomas, otros impulsaron políticas sociales que posibilitaron dar respuesta a las demandas del pueblo trabajador y garantizar la gobernabilidad en un contexto de crisis del orden neoliberal (Feliz y López, 2010).

Para Maristella Svampa la gran transformación post crisis del neoliberalismo en la región es el paso de un tipo de consenso entre Estados y empresas que se denominó como Consenso de Washington, signado por la valorización financiera, a otro traccionado por el aumento de la demanda internacional materias primas:

“En el último decenio, América Latina ha realizado el pasaje del Consenso de Washington, asentado sobre la valorización financiera, al Consenso de los Commodities, basado en la exportación de bienes primarios a gran escala. Ciertamente, si bien la explotación y exportación de bienes naturales no son actividades nuevas en la región, resulta claro que en los últimos años del siglo XX, y en un contexto de cambio del modelo de acumulación, se ha venido intensificando la expansión de proyectos tendientes al control, extracción y exportación de bienes naturales, sin mayor valor agregado” (2011b: 1).

Sin embargo este “*Consenso de los commodities*” no está exento de la valorización financiera, por el contrario es uno de los factores esenciales de su desarrollo en la medida en que los principales actores del modelo son empresas transnacionales que operan en el mercado financiero. Claude Serfati plantea que el cambio de régimen macroeconómico en los años 70 ha puesto la supremacía en las finanzas y argumenta que: “*los grupos industriales, cuya forma dominante son las sociedades transnacionales son hoy en día los grupos financiero-industriales (Serfati, 1996, 2008). En efecto, la influencia del capital financiero —lo que la literatura angloparlante llama la financiarisation— atañe precisamente a las dimensiones económicas, sociales y ecológicas de la globalización*” (2010: 9)

El autor enumera una serie de factores que permitieron la supremacía de lo financiero sobre lo productivo en las últimas décadas como: la crisis de 1973 y sus efectos sobre la masa del capital-dinero en búsqueda de inversiones (los petrodólares), el aumento de los déficit públicos en los países industrializados y del sur, y las políticas gubernamentales en consonancia con las de las instituciones financieras internacionales, que facilitaron la desreglamentación y liberalización de los mercados financieros, la apertura de la cuenta capital y las tasas de intereses elevadas, entre otras.

“Un vuelco mayor se ha producido desde el principio de los años ochenta en las relaciones entre el capital financiero y los informes de producción y distribución. Gracias a las políticas macroeconómicas implementadas por los gobiernos (desreglamentación y liberalización) y las medidas tomadas por los bancos centrales (alimentación de los mercados en líquido) el sistema financiero globalizado se ha construido con posiciones potentes. Entendemos por sistema financiero globalizado el conjunto de instituciones y de actores que crean, centralizan e intercambian activos financieros y cuyo funcionamiento está organizado sobre la base de fuertes interdependencias. Este sistema financiero globalizado ha adquirido progresivamente un lugar central en la organización de la economía mundial y una influencia determinante en los procesos de acumulación de capital, las trayectorias tecnológicas y las relaciones de la economía con la naturaleza”. (Serfati, 2010: 14).

En los últimos años, las materias primas y los recursos alimentarios se han vuelto un tipo de activo financiero. Serfati observa que la integración de los mercados de los commodities como componente de los mercados financieros se ha visto favorecida por la creación de vehículos de inversión destinados a la especulación y la creación de productos financieros complejos como el mercado de futuros. *“Finalmente, el atractivo considerable resentido por los inversionistas financieros por los mercados de los commodities ha sido estimulado por el debilitamiento de los controles reglamentarios (...) La aplastante mayoría de los mercados se arreglan amistosamente (entonces son poco reglamentados) y todo el mundo teme hoy por hoy sus consecuencias explosivas”*. (Serfati, 2010: 23)

La actual dinámica de acumulación del capital conlleva la profundización de una lógica de desposesión de recursos y territorios (Harvey, 2005), al tiempo que genera renovadas formas de dependencia y dominación. El extractivismo debe ser comprendido como un patrón de acumulación basado en la sobre-explotación de la naturaleza, recursos naturales no renovables en gran parte⁶, así como en la expansión de las fronteras hacia territorios antes considerados como improductivos y la financiarización de éstos, las infraestructuras y sus recursos.

Un nuevo extractivismo se expande de actividades convencionalmente de extracción, como la minería y el petróleo, a otras, a nuevas áreas como los agronegocios, los biocombustibles, la extracción no convencional de hidrocarburos, etc. Actividades que profundizan una lógica extractivista y consolidan modelos monoprodutores y de una alta concentración económica que destruyen la biodiversidad y generan múltiples efectos

⁶ La voracidad con la que las nuevas técnicas productivas, junto a las nuevas infraestructuras, expanden la producción capitalista y la extracción de recursos naturales comienzan a dejar obsoleta la clásica distinción entre recursos renovables y no renovables. El impacto de la extracción sobre el territorio amenaza con la destrucción a gran escala de la naturaleza y la pérdida de especies consideradas únicas en la región.

negativos sobre el medio ambiente, y por ende sobre la vida humana, en beneficio de la rentabilidad de las grandes empresas (Svampa, 2011b). Al respecto Svampa aporta una caracterización que nos permite ver la diversidad de la matriz extractiva actual:

“el extractivismo no contempla solamente actividades típicamente consideradas como tal (minería e hidrocarburos), sino también los agronegocios o la producción de biocombustibles, las cuales abonan una lógica extractivista a través de la consolidación de un modelo tendencialmente monoprodutor, que desestructura y reorienta los territorios, destruye la biodiversidad y profundiza el proceso de acaparamiento de tierras. La inflexión extractivista comprende también aquellos proyectos de infraestructura previstos por el IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), en materia de transporte (hidrovías, puertos, corredores biocéánicos, entre otros), energía (grandes represas hidroeléctricas) y comunicaciones, programa consensuado por varios gobiernos latinoamericanos en el año 2000, cuyo objetivo central es el de facilitar la extracción y exportación de dichos productos hacia sus puertos de destino. Así, la megaminería a cielo abierto, la expansión de la frontera petrolera y energética (que incluye también el gas no convencional o shale gas), la construcción de grandes represas hidroeléctricas, la expansión de la frontera pesquera y forestal, en fin, la generalización del modelo de agronegocios (soja y biocombustibles), constituyen las figuras emblemáticas del extractivismo en el marco del consenso de los commodities” (2012: 17-18).

Es posible confrontar esta caracterización con los datos del desempeño comercial de la región. La recomposición de la economía regional con posterioridad a las crisis de fines del siglo XX y comienzos del XXI generó un auge exportador traccionado por un aumento en la demanda internacional y de los precios de las materias primas. Desde el año 2001 al 2011 la región experimentó un crecimiento sostenido de las exportaciones, sobre todo de bienes primarios y de manufacturas de origen industrial basadas en recursos naturales, que tuvo su correspondencia con el aumento también significativo de la inversión extranjera directa y de la localización de empresas extranjeras en la región.

La crisis internacional del 2008 – 2009 impactó fuertemente en Suramérica manifestándose en años sucesivos en una caída en los precios de los productos exportables y de la demanda internacional lo cual tuvo su expresión máxima en los años 2014, 2015 y 2016. Esta situación afectó y afecta fuertemente a las economías locales ante el escaso grado de diversificación.

El estudio “*Las exportaciones extra-regionales de manufacturas de los países sudamericanos*” elaborado por Jorge Lucángeli para el Banco Interamericano de Desarrollo demuestra estas tendencias:

“El auge exportador de 2003-2011 no alteró sustancialmente la proporción de las exportaciones sudamericanas destinadas a mercados extra-regionales que se sostuvo en cifras cercanas al 80% del total durante el periodo. Tampoco modificó la participación que, dentro de las exportaciones extra-regionales cubren, respectivamente, los productos primarios y las manufacturas, las cuales se distribuyeron aproximadamente en partes iguales. Sin embargo, si hubo una alteración sustancial en la proporción que, dentro de las manufacturas colocadas extra-regionalmente, correspondió a bienes basados en recursos naturales. Previo al auge, este componente representaba la mitad de esas exportaciones mientras que a su término había alcanzado 70% del total. Esto ocurrió en detrimento de manufacturas no basadas en recursos naturales, en general asociadas con procesos de mayor complejidad tecnológica y no determinadas directamente por la coyuntura de los mercados de productos básicos. Se produjo un efecto de arrastre de la bonanza de precios de los productos básicos sobre la composición de las exportaciones manufactureras extra-regionales” (2016: 1-2).

La exportación de bienes con bajo valor agregado, commodities, es una característica fundamental del modelo de inserción de las economías de la región en el sistema internacional, bienes que son demandados como insumos para la producción en las grandes cadenas globales de valor, sobre todo las de EEUU y China. Es de importancia remarcar, como un signo de cambio de época en el sistema internacional, que en los últimos años se experimentó una reducción significativa de las compras de EEUU a la región y un aumento de la presencia China como lo marca el informe:

“Un segundo gran efecto del auge exportador 2003-2011 involucró la composición por destino de las exportaciones extra-regionales sudamericanas. Se verificó una caída sustantiva en la participación de EE.UU que afectó a todas las categorías de productos por contenido tecnológico y que se dio en paralelo con la sustitución de los oferentes sudamericanos por proveedores de otras latitudes. Al mismo tiempo, se elevó la participación de China como mercado de destino de manufacturas sudamericanas, aunque este hecho está muy relacionado con el notable dinamismo de manufacturas basadas en recursos naturales” (Lucárgeli, 2016: 2).

La monoproducción de bienes con bajo valor agregado y la alta concentración de los mercados compradores es uno de los signos más marcados de la debilidad de la economía de la región y su alta vulnerabilidad a las fluctuaciones de los mercados. El informe sobre “Las estimaciones de las tendencias comerciales de América Latina y el Caribe” (2017) del Banco Interamericano de Desarrollo, demuestra que las exportaciones de América Latina y el Caribe comenzaron a caer fuertemente a finales de 2014. “*El ritmo de contracción se profundizó en 2015 y comenzó a frenarse al final del año, fenómeno que prosiguió en 2016. Esta tendencia se refleja en la tasa de variación agregada que pasa de*

-15% en 2015 al estimado de -6% en 2016” (Giordano, 2017: 14). Sin embargo, la tendencia agregada resume patrones distintos por subregiones:

“Las exportaciones de Sudamérica fueron afectadas principalmente por un colapso en los precios de los productos básicos —en particular del petróleo y de los metales— y por la merma de la demanda de las economías asiáticas, una tendencia que se atenuó a lo largo de 2016. Por ello, la contracción estimada de 8% en 2016 es mucho menor que la caída de 23% del año previo, si bien se registró una nueva marcada contracción de las exportaciones de manufacturas al mismo mercado intrarregional” (2017: 14).

El tamaño del mercado chino y la expansión planetaria de su producción y la demanda de insumos condicionaron fuertemente a las economías suramericanas. La expansión económica de China sobre la base de la reconversión de su industria hacia manufacturas de alto contenido tecnológico, junto a la aceleración del proceso de urbanización, motivó al Estado a cambiar su vínculo con el mundo vía una política que garantiza el acceso a los recursos naturales (Bolinaga y Slipak, 2015).

Este incremento de la demanda de commodities es lo que explicó mayormente el aumento del nivel internacional de precios durante la primera década del siglo XXI y el flujo comercial con los países de Suramérica como lo indican los informe del BID. Esta influencia China en la periferia se ha dado a conocer como el “*Consenso de Beijing*” que dinamizó a partir de la demanda de su mercado el “*Consenso de los commodities*”. Mientras que el primero refiere a esa nueva configuración de poder internacional que tiene como eje central el ascenso de Beijing; el segundo, pone el acento en la política económica internacional de los gobiernos de la región, que en alianza con los grandes capitales transnacionales, promueve la explotación de sus recursos naturales como bien de cambio para la captación de divisas. (Bolinaga y Slipak, 2015). A esto es importante sumarle como lo demuestra Serfati (2010), el proceso de financiarización de la naturaleza y la especulación resultante de esto.

De esta manera es pertinente reafirmar que el neo-extractivismo encuentra un renovado fundamento en la región a partir de la expansión de la demanda y de los capitales del sudeste asiático sobre el territorio suramericano. Los macrosistemas técnicos y la infraestructura de transporte proyectada y en construcción responden, no exclusivamente pero si con un gran énfasis, a esta dinámica global y las empresas transnacionales serán actores centrales en este nuevo ciclo económico.

1.2. La concentración económica y la extranjerización

El cambio de época del sistema mundo en los albores de los años 70, junto a la internacionalización del capital, tuvo como una de sus transformaciones fundamentales e imprescindible de la nueva etapa el socavamiento del Estado de Bienestar y el advenimiento de un nuevo tipo de Estado, donde la privatización de las empresas públicas, la liberalización y la desregulación económica serían los objetivos fundamentales perseguidos por la mayoría de los gobiernos de la región.

Las recetas del paradigma neoliberal aplicadas desde los años 70 y profundizadas en los 90, con el denominado Consenso de Washington, generarían una liberalización de los territorios nacionales para la acción de las empresas y los capitales extranjeros.

Liberar al capital de las ataduras del período anterior fue fundamental para resolver la crisis de sobreacumulación desencadenada como consecuencia de la sobreproducción en las economías centrales. Los capitales excedentes en forma de capital financiero o como Inversión Extranjera Directa (IED) fueron arribando a los diferentes Estados de Suramérica generando un doble proceso: financiarización y transnacionalización económica.

David Harvey (2004) argumenta que las empresas transnacionales y los flujos financieros de capital son la fuente más certera de inestabilidad y despojo en tiempos de acumulación por desposesión, dado que los capitales y las empresas se mueven de un territorio a otro en busca de mayor rentabilidad, imposibilitando un control soberano sobre ellos y el desarrollo de políticas de planificación estratégica de las inversiones. Las crisis se mueven de un territorio a otro conforme los capitales aspiren a maximizar sus beneficios y evitar su corrosión.

Julio Sevares (2007) plantea que los países latinoamericanos vivieron mucho tiempo en una trampa comercial que los condenaba a escases de divisas por la venta de productos baratos, con bajo valor agregado, y la importación de productos industriales, comparativamente más caros. Esta trampa comercial, que aún sigue funcionando, los somete a sucesivas crisis en la balanza de pagos que lleva a ajustes recesivos y o devaluaciones inflacionarias. Este mecanismo fue complementado por una trampa financiera.

Las modificaciones en el mercado financiero en este período generaron una importante oferta de crédito que fue colocado en los países de la periferia del sistema mundo, sin tener en cuenta riesgos de insolvencia, y permitieron el endeudamiento insustentable de países y empresas ávidos de divisas. Para Sevares “*los grupos dominantes*

aprovecharon esa nueva realidad para obtener rentas financieras generando burbujas de consumo o especulación basada en endeudamiento público o privado, que terminaron en crisis.” (2007: 188).

La trampa financiera se completa con las políticas seguidas por los organismos financieros en la región. *“Los países que entraron en quiebra fueron víctimas de políticas de “salvataje” de los organismos financieros internacionales orientadas a preservar los intereses de los grupos endeudados y de los prestamistas externos a costa de las sociedades” (Sevares, 2007: 188).*

Estos sucesivos ciclos de endeudamiento fueron volviendo crónico el problema de la deuda y ante la imposibilidad de los países periféricos de resolver el ingreso de capitales por otra vía son cada vez más permeables a los intereses de los agentes e instituciones financieras internacionales y de las grandes corporaciones transnacionales que en forma de chantaje locacional (Acselrad, 2003) presionan a los Estados para obtener mejores concesiones a sus inversiones.

“Esgrimiendo frente a los poderes locales sus posibilidades de generar empleo y de ingresos, las grandes empresas procuraron obtener ventajas fiscales y normativas como condición necesaria para la localización de sus inversiones. Por un lado, pusieron en marcha mecanismos para una competencia interlocal, movida por la disposición de cada territorio a atraer las inversiones disponibles en el mercado global. Por otro, tendieron a dividir las sociedades locales, que se vieron apremiadas por la necesidad de contar con más empleos y por las presiones de las corporaciones de buscar ventajas locacionales, bajo la forma de desregulación fiscal, social y ambiental” (Acselrad, 2003: 89).

Con lo antedicho es posible aseverar que a la trampa comercial y la trampa financiera descritas por Sevares (2007) es pertinente sumarle una tercera trampa, la de la inversión extranjera directa y la transnacionalización del aparato productivo. Las economías nacionales, sobre todos las actividades exportadoras, pasaran a estar dominadas por los grandes capitales transnacionales que consolidaran una económica primarizada, traccionada por la creciente demanda internacional de commodities, fuertemente concentrada y dependiente del ingreso de divisas.

Tres marcadas etapas, con sus especificidades de acuerdo a cada país, han atravesado las economías de la región en relación a la IED: una primera etapa donde la inversión extranjera se focalizó en la compra de los activos preexistentes, empresas públicas, industrias, etc., favorecido por el proceso de privatización; una segunda etapa con posterioridad a la recomposición de las crisis económica de fines de los 90, de fuerte arribo

de capitales y empresas sobre todo en actividades extractivas, hasta comienzos de la segunda década del siglo; y desde ese período hasta hoy cuando los efectos de la crisis europea y del capitalismo global, junto a políticas más proteccionistas en las principales economías del mundo, hicieron disminuir la inversión en los países de la periferia.

En la etapa de expansión de la inversión extranjera en el continente con posterioridad a la crisis recesiva de fines de los 90 (2001 - 2011) el papel desempeñado por los capitales y las empresas transnacionales se relaciona con la coyuntura de la economía internacional en un cuadro caracterizado por la emergencia de liquidez⁷. Los tres polos más importantes de poder económico del sistema mundo capitalista, la Unión Europea, EEUU y el sudeste asiático, experimentaron procesos que favorecieron este crecimiento de la masa circulante de divisas: Primero, en Europa se desarrollaron políticas de ajuste y recesión para adecuarse a los criterios de Maastricht y la adopción del Euro, en EEUU se dio una recomposición de la producción pero no de la inversión, y China comenzó un proceso ya descrito de profunda internacionalización. Los capitales cesantes en sus mercados de origen incentivaron la posibilidad de colocar inversiones en otros lugares de la economía mundial aprovechando los bajos salarios en las zonas del capitalismo menos desarrollado y la cercanía con las fuentes de aprovisionamiento de recursos estratégicos (Gutierrez Rozo, 2009).

El agro y la minería serían las actividades más afectadas por el arribo de IED y empresas extranjeras, que favorecidas por la desregulación imperante en la región vieron oportunidades de ganancias. Ambas, actividades con un fuerte peso en la dinámica exportadora, constituyen el núcleo junto con los hidrocarburos de la matriz extractivista de los modelos de desarrollo seguidos por Suramérica desde la recomposición de la economía - mundo, pos crisis de los años 70. En este periodo, y en relación a lo que pasaba en otras ramas de la producción, se internacionaliza el modelo seguido por los países centrales en el desarrollo de la agricultura, estrategia conocida como Revolución Verde. La empresa transnacional es la forma principal de expansión del capital y los paquetes tecnológicos agrícolas de tipo intensivo son la vía para mantener e incrementar la tasa de ganancia en el sector. Semillas de variedades de alto rendimiento, la mecanización y el uso de insumos

⁷ Pese a esta expansión de la IED en el continente un estudio de la CEPAL del año 2010 que la relaciona con el PBI de los países de la región demuestra que para los países pequeños, la IED fue una fuente importante de financiamiento, sobre todo para los países del Caribe en los que la IED representa más del 10% del PIB. Pero, por el contrario, los mayores receptores en términos absolutos muestran una IED relativamente baja como proporción del PIB: un 2,4% en el Brasil y un 1,7% en México. Entre estos países destaca Chile por la alta proporción de la IED con relación al PIB, en torno al 8% en 2010, seguido por el Perú con un 4,8%. Por el contrario, en la Argentina, la IED representó sólo el 1,8% del PIB. (CEPAL, 2010)

químicos fueron los ejes del paquete (Biodiversidad, 2004) que empezó a demandar cada vez más extensiones de tierra y promover una mayor concentración por la necesidad de inversión de grandes capitales en la producción.

Darío Aranda (2014), citando un informe del grupo ETC, asegura que hoy luego de este proceso de internacionalización del capital sólo tres empresas controlan el 53% del mercado mundial de semillas, seis compañías de plaguicidas dominan el 76% del sector y diez corporaciones se hacen del 41% del mercado de fertilizantes.

Las tres empresas que controlan más de la mitad del mercado mundial de semillas son Monsanto (26 %), Du Pont Pioneer (18,2%) y Syngenta (9,2%). Las compañías que controlan aproximadamente el 70% del sector de agroquímicos son Syngenta (23% del mercado y 10.000 millones de dólares anuales de facturación), Bayer CropScience (17% y 7500 millones), Basf (12% y 5400 millones), Dow Agro Sciences (9,6% y 4200 millones) y Monsanto (7,4% y 3200 millones de dólares anuales). En fertilizantes, diez compañías controlan el 41% del mercado y facturan 65.000 millones de dólares. Se trata de las empresas Yara (6,4), Agrium Inc (6,3), The Mosaic Company (6,2), PotashCorp (5,4), CF Industries (3,8), Sinofert Holdings (3,6), K+S Group (2,7), Israel Chemicals (2,4), Uralkali (2,2) y Bunge Ltd (2) (Aranda, 2014).

Estos datos demuestran la fuerte concentración del sector. En los países de la región conforman un mercado oligopólico las empresas transnacionales llamadas ABCD (ADM, Bunge, Cargill, Dreyfus), entre otras de las antes mencionadas, que son los agentes centrales del modelo agroindustrial (Pereira Leite, S., 2013). Su actividad se va adecuando a las demandas y a los precios de los *commodities*, lo que ha dado lugar a lo que la FAO (2012) denomina “*cultivos flexibles*” que son aquellos lo suficientemente versátiles como para ser destinados a la producción de comida para humanos, para animales, materia prima para agrocombustibles o fibras para textiles. Junto a estas empresas se destacan otras de investigación genética y de producción de semillas como Monsanto y Syngenta.

En Argentina por ejemplo, núcleo de la expansión del agronegocio en la región, operan entre las empresas más importantes: Cargill, productor agropecuario, semillero y productor agroquímico, cuya casa matriz está en EEUU; y, en el mismo rubro, Bunge Argentina (EEUU) y Nidera (Holanda). Se destacan entre las que se dedican exclusivamente a la producción agropecuaria el Grupo Louis Dreyfus y ADM Argentina, de Francia y EEUU respectivamente. Entre las empresas agroquímicas y semilleras, Monsanto (EEUU) recientemente adquirida por Bayer (Alemania) y Syngenta (Suiza) son

las más importantes, y de las empresas comercializadoras se destacan Toepfer (Alemania) y Dow Agrosiences (Hong Kong). (Pérez, 2007).

Este proceso de concentración y extranjerización es observable también, como se planteó con anterioridad, en el caso de la minería en la región. Todas las grandes empresas mineras transnacionales están presentes en el continente. *“América Latina se ha convertido en la región privilegiada para la exploración minera mundial. La exploración en minerales no ferrosos, por ejemplo, subió, apenas en el lapso de una década, de US\$2.000 millones a US\$18.000 millones. Con respecto a 2002, el precio del oro y el cobre se multiplicó por más de cinco, según datos de Ecolatina”* (Saez, 2013: 1).

El capital minero internacional opera con un gran apoyo de los gobiernos que han otorgado, a partir de las modificaciones legales y la desregulación, formidables concesiones a las principales empresas volviendo a la región epicentro de la inversión minera en las últimas décadas. Delgado Ramos aporta precisión sobre la concentración de la actividad:

“La mayoría de las compañías mineras más grandes del mundo son originarias de Australia, Canadá, Estados Unidos de América (EUA), Reino Unido, Sudáfrica y Brasil. Aunque el grueso de éstas operan en el continente Americano, las preponderancias varían según el tipo de mineral y región.

La extracción de metales preciosos (oro y plata) en el continente está fuertemente dominada por capital canadiense (e.g. GoldCorp, Barrick) seguido del estadounidense. Cuando se trata de otro tipo de minerales, la situación es diversa pues predomina el capital estadounidense (e.g., The Renco Group, Freeport-McMoran CopperS GoId, Newmont, Drummond o Anglo American en asociación con capital inglés), brasileño (e.g., Vale, Votorantim, Paranapanema), chileno (e.g., Codelco, ENAMI, Antofagasta ac-Luksíc) y mexicano (e.g. Grupo México, Peñoles); aunque también se identifica en menor medida capital australiano, japonés e incluso chino (e.g., BHP BÍlItón, Mitsubishi o Sumitomo Corp)” (2010: 21).

La transnacionalización de la economía mundial se expresa en el creciente aumento de la participación de las empresas transnacionales en el comercio y el producto bruto mundial. Un informe de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2013) sostiene que las cadenas globales de valor administradas de diversas maneras por empresas transnacionales representan actualmente el 80% de los 20 billones de dólares que se comercian cada año.

La composición del producto bruto mundial, a partir de los datos que suministra el FMI, permite observar que desde mediados de los 90 hasta la crisis del 2008 la

participación de las empresas transnacionales en la producción mundial no ha dejado de crecer, pasando de representar el equivalente del 38% en 1996 a casi el 50% en el 2008.

El aumento de la importancia de las empresas transnacionales en el comercio y la producción mundial no implica una desnacionalización de la actividad económica y comercial desarrollada por estos grandes actores globales. Como plantea Enrique Arceo (2011) la evidencia empírica muestra que incluso las fracciones más transnacionalizadas del gran capital conservan un fuerte anclaje nacional y que las grandes potencias conforman bloques económicos-políticos ligados por lazos institucionales, políticos y militares con regiones donde se provén de materias primas e insumos.

“Estados Unidos en tanto potencia hegemónica mundial a determinado y determina en buena medida las formas y las características que adopta el proceso de internacionalización del capital y desarrolla a fin de conservar su primacía una activa política, mucho más imperialista que imperial en relación a cada uno de esos bloques comerciales procurando incidir sobre su conformación y modalidades de articulación” (Arceo, 2011: 237).

El peso de las cadenas globales de valor y las empresas transnacionales en esta nueva división internacional del trabajo, bajo el consenso de los commodities, han llevado a los países de Suramérica a tener serias dificultades para competir internacionalmente, más allá de los recursos naturales, dado que los sectores más dinámicos del modelo de desarrollo están fuertemente concentrados y vinculados a los capitales extranjeros.

La situación antes descrita acentúa la heterogeneidad estructural de las economías y la dependencia de la adquisición de productos de mayor contenido tecnológicos del exterior. Los desequilibrios en las balanzas comerciales, como consecuencia de la vulnerabilidad de economías fuertemente dependientes de la exportación de productos con bajo valor agregado, han generado en los países de la región una creciente recurrencia al endeudamiento externo, en muchos casos para garantizar gastos corrientes del Estado o infraestructuras para las grandes empresas, como así también se ha profundizado la necesidad de la inversión extranjera directa.

1.3. La inversión extranjera

Al analizar el peso de las corporaciones transnacionales y la financiarización de la economía Milton Santos (2004) se refiere a la “violencia del dinero” y plantea que en las condiciones actuales de la economía mundial lo financiero adquiere una relativa

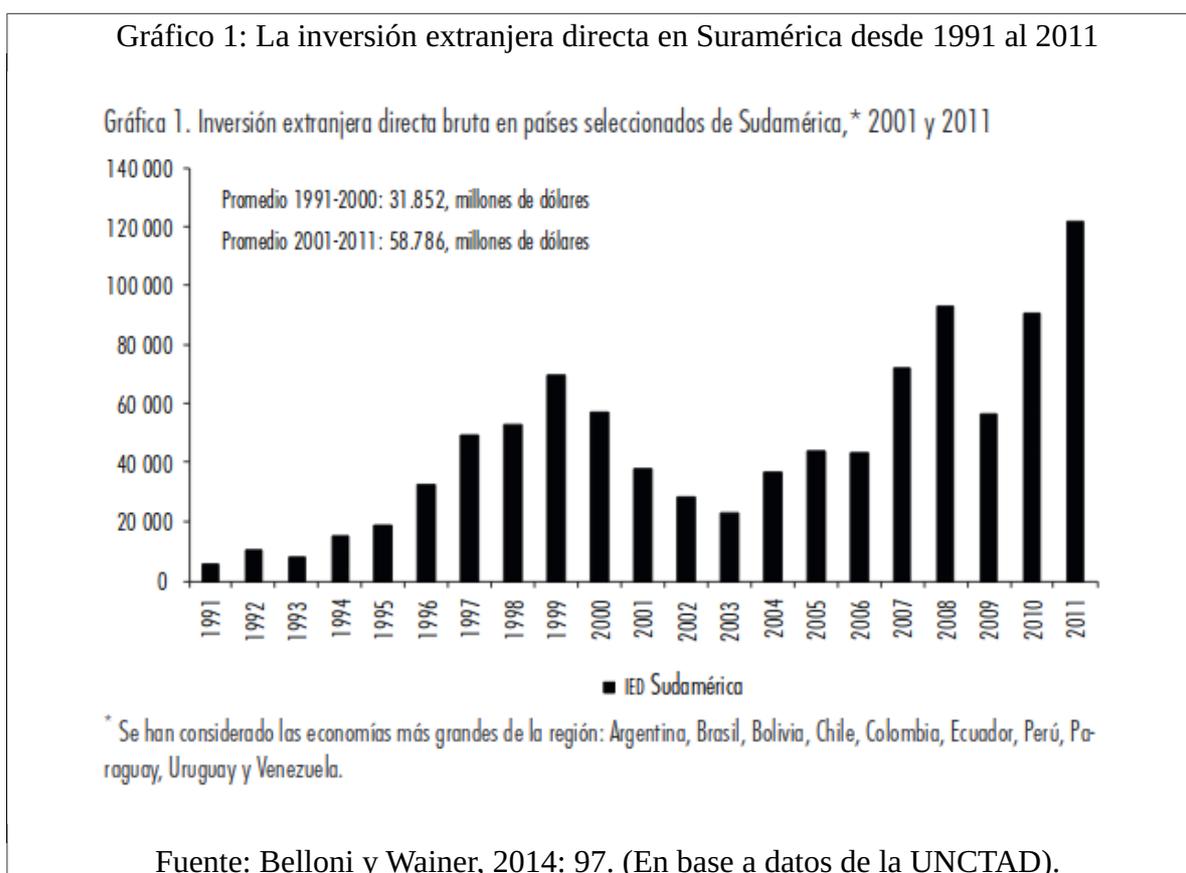
autonomía. Las mega-firmas deben obligatoriamente preocuparse por el uso financiero del dinero. El autor describe este proceso de la siguiente manera:

“Esas empresas financieras de las multinacionales utilizan en gran parte el ahorro de los países donde funcionan. Cuando una firma de cualquier país se instala en otro, los ahorros internos de éste pasan a participar de la lógica financiera y del trabajo financiero de la multinacional. Cuando es expatriado, ese dinero puede regresar al país de origen en forma de crédito o deuda, es decir, por intermedio de las grandes empresas globales. Lo que sería ahorro interno se transforma en ahorro externo, por lo cual los países receptores deben pagar intereses extorsivos. Lo que sale del país como *royalties*, inteligencia comprada, pago de servicios o remesas de lucro vuelve como crédito y deuda. Esa es la lógica de la internacionalización del crédito y la deuda. La aceptación de un modelo económico en que el pago de la deuda es prioritario implica la aceptación de la lógica del dinero” (Santos, 2004: 40).

Esta conversión del ahorro interno en ahorro externo es posible también mediante otro proceso, paralelo al crédito y el consecuente endeudamiento externo que le permite a las grandes empresas aumentar sus tasas de acumulación, es el desplazamiento de las ganancias de un territorio a otro en forma de IED. Este mecanismo es una de las formas impulsadas por las corporaciones transnacionales para evitar la sobreacumulación de capitales y garantizar la rentabilidad.

En las últimas tres décadas del siglo XXI, las transformaciones en la economía mundial significaron un incremento generalizado de la IED en el mundo en especial hacia los países de ingreso medio (Arceo, 2011). Como se planteó anteriormente tres etapas son identificables si se analizan los flujos de IED a América Latina desde los años 90. Estas etapas acompañan los ciclos globales del capital. La primera etapa se corresponde con las reformas neoliberales y la compra de las empresas públicas que fue la condición de oportunidad para la inversión extranjera en la región, América del Sur acumuló entre 1991 y el 2000 una entrada anual de flujos de inversión promedio de 31.852 millones de dólares (Belloni y Wainer, 2014); la crisis de fines del siglo XX y comienzos del XXI implicó un nuevo ciclo de la IED y los capitales llegarían al continente motivados por el denominado *Consenso de los Commodities* que les permitirían acrecentar sus ganancias a partir del aumento de la demanda y los precios de las materias primas. Este proceso se frenó hacia comienzos de la segunda década del siglo XXI ante una nueva crisis del capitalismo global, experimentando un pico significativo en el 2011, pero continuando con un decrecimiento lento y desigual según los países.

Interesan, a los fines de este trabajo, los últimos dos ciclos descritos para poder relacionarlos con la inversión en infraestructura y las iniciativas de integración física que se desarrollan desde el año 2000 en la región. Belloni y Wainer (2014) plantean que a partir de la recuperación económica tras la crisis que sufrieron los países de la región debido al agotamiento del modelo neoliberal (1999- 2003) los flujos de IED han aumentado considerablemente, con la excepción del año 2009 y con el récord histórico del 2011 de 120.000 de dólares. Los autores grafican la situación de la siguiente manera:



Es importante destacar nuevamente, como se hizo en el apartado anterior, la creciente concentración de los sectores donde el capital extranjero se ha radicado en la región. En el año de máxima IED del período 2001 – 2011 la CEPAL muestra que el 57% de la inversión extranjera en Suramérica, exceptuando a Brasil, se localizó en el sector de los recursos naturales, el 36% en servicios y sólo 7 en manufacturas. Esto demuestra que la IED es una de las causantes primordiales de la reprimarización del continente en el periodo. Los capitales extranjeros no se localizan en actividades con alta tecnología en la región sino en la extracción de insumos para la producción en los centros industriales.

Estos indicadores de crecimiento de la IED, con las excepciones del 2006 y 2009, se repitieron año a año hasta el 2014, con un crecimiento sostenido en el sector primario de la economía, sobre todo minería y agricultura. En el informe anual del año 2012, en una coyuntura de crecimiento exponencial de la IED en la región, la CEPAL advertía que:

“La composición sectorial de la IED captada por América Latina y el Caribe resulta de particular importancia, ya que estaría marcando en qué medida estas inversiones tienden a transformar la estructura productiva de la región o, por el contrario, a reforzar los patrones de especialización vigentes. En este sentido, se observa que la distribución sectorial de la IED recibida por la región en 2012 mantiene una estructura parecida a la del promedio de los cinco años anteriores. Si bien en 2012 hubo un pequeño incremento del peso relativo de los servicios — que representaron el destino más importante (44%)— y una leve reducción de la manufactura —que continuó representando el 30%—, los sectores basados en los recursos naturales mantuvieron la misma participación que durante el período 2007-2011 (26%). Cabe destacar, sin embargo, que existen patrones bastante distintos entre las subregiones. En América del Sur (sin incluir el Brasil) se consolidó un patrón sectorial donde los recursos naturales —en particular la minería— fueron el principal destino de la IED (51% en 2012), mientras que las manufacturas y los servicios captaron el 12% y el 37%, respectivamente.” (2012: 10).

Es importante destacar nuevamente el rol de China en el período de auge de la IED en la región, las empresas chinas invirtieron sobre todo en la extracción de recursos naturales. Como lo marca el informe de la CEPAL del 2011: *“en América Latina la inversión directa china irrumpió con fuerza en el 2010, cuando sus empresas transnacionales invirtieron 15.000 millones de dólares en la región, en su gran mayoría en la extracción de recursos naturales”* (2011: 17)

En la actualidad nuevos cambios acontecen en el escenario subregional como un nuevo reflejo de las dinámicas globales de los flujos de capitales. La IED ha experimentado una tendencia a la baja a nivel mundial, con su correspondiente efecto en la región en los años 2014, 2015 y 2016, tendencia que aún no se logra revertir.

En el año 2014 los flujos de IED hacia América Latina y el Caribe se redujeron 16% hasta alcanzar los 158.803 millones de dólares según el informe anual de la CEPAL.

En 2014 las entradas de IED se vieron afectadas por la desaceleración económica de la región y los menores precios de los productos básicos de exportación. Entre 2003 y 2013, estas corrientes pasaron de 46.937 millones de dólares a un récord de 189.951 millones de dólares en términos nominales en un contexto de expansión mundial de la inversión extranjera, pero a partir de ese año la tendencia mundial comenzó a contraerse con una reducción del 7% en ese año (CEPAL, 2015).

Las entradas de IED disminuyeron un 7,9% en 2016, a 167.043 millones de dólares, cifra que representa una caída acumulada del 17% con respecto al nivel máximo de 2011. La caída de los precios de las materias primas continúa afectando a las inversiones que buscan recursos naturales, el lento crecimiento de la actividad económica en varias economías ha frenado la llegada de capitales en búsqueda de mercados y el escenario global de sofisticación tecnológica y expansión de la economía digital tiende a una concentración de las inversiones transnacionales en las economías desarrolladas (CEPAL, 2017).

“Finalizado el auge de precios de las materias primas, se desaceleró el flujo hacia la extracción de recursos naturales y a partir de 2010 la participación de la IED en este sector disminuyó, cayendo al 13% del total en 2016. En cambio, el peso de las manufacturas y los servicios aumentó y llegó al 40% y el 47%, respectivamente.

Las nuevas inversiones anunciadas se concentraron en las energías renovables, las telecomunicaciones y la industria automotriz, sectores en los que la región participó con el 17%, el 21% y el 20% de lo anunciado para el mundo, respectivamente. Por otra parte, por segundo año consecutivo las energías renovables fueron el sector estrella; estas recibieron el 18% del total anunciado: un tercio de esas inversiones se dirigió a Chile y otro tercio, a México” (CEPAL, 2017: 14).

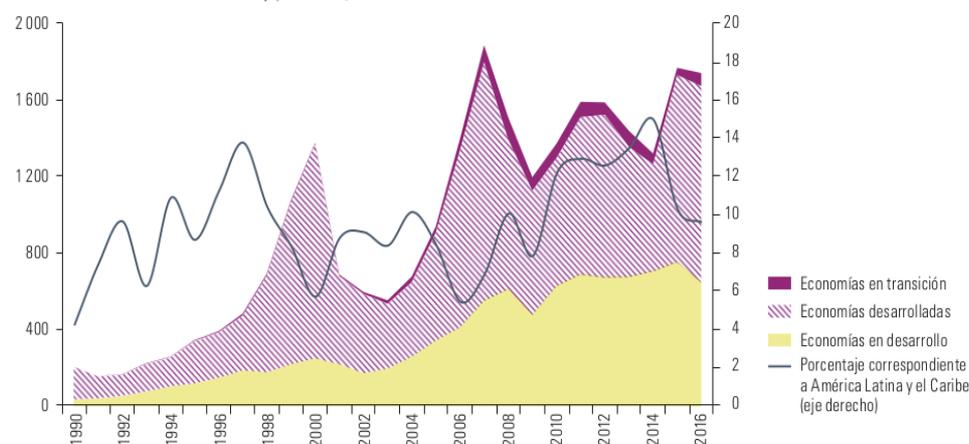
Con respecto a los países emisores de inversión extranjera la caída de la relevancia de los recursos naturales para las empresas, dada la disminución de los precios internacionales, también repercutió sobre el peso de China como inversionista. Al respecto la CEPAL argumenta:

“El 73% del total de la IED ingresó desde los Estados Unidos (20%) y la Unión Europea (53%). El 12% provino de los Países Bajos y un 8% desde Luxemburgo; dadas las ventajas fiscales que ofrecen ambos orígenes, son utilizados por las transnacionales de otros países para realizar operaciones, por lo que no está claro cuál es el origen mediato de estos fondos. Desde España ingresó el 8%, del Canadá y del Reino Unido el 5% cada uno, de Alemania, Italia y Francia, el 4% cada uno y desde el Japón un 3%. China, que ha aumentado de forma marcada su IED en el exterior, figura en las estadísticas oficiales únicamente con el 1,1% de las entradas en la región” (2017: 14).

La Comisión grafica de la siguiente manera las corrientes de IED por grupos de economía y su impacto sobre los ciclos de inversión descritos anteriormente América Latina y el Caribe:

Gráfico 2: Corrientes de Inversión Extranjera Directa por grupos de economías

Corrientes mundiales de inversión extranjera directa, por grupos de economías, y proporción correspondiente a América Latina y el Caribe, 1990-2016
(En miles de millones de dólares y porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de cifras oficiales y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), World Investment Report 2017, (UNCTAD/WIR/2017), Ginebra.

Fuente: CEPAL, 2017: 27

En el gráfico podemos ver un profundo derrumbe de la IED en América Latina y el Caribe, con niveles de inversión que se corresponden con los de la crisis de principios de siglo XXI. La caída de la IED en la región, como se evidencia, es una variable proporcional a la caída de los precios de los productos primarios. Los países de Suramérica experimentan una crisis económica que demuestra las dificultades históricas para la diversificación productiva y un cambio en la matriz primaria de sus exportaciones.

El último informe de la UNCTAD (2018) sobre la Inversión Extranjera ratifica la caída mundial de los flujos afirmando que la reducción a nivel mundial se debe principalmente al debilitamiento de las corrientes de inversión destinadas a los países desarrollados (-27%) sobre todo a Europa (-27%) y en América del Norte (-33%).

Esta crisis económica tiene su correlato en el plano político, a nivel mundial con un reacomodo de la disputa geopolítica entre las principales potencias, en el plano regional con el retorno de gobiernos conservadores que impulsan políticas de ajuste buscando restituir la tasa de ganancia de los grandes grupos concentrados, paralelamente al desarrollo de políticas de endeudamiento a largo plazo y de derogación de derechos para la clase trabajadora.

1.4. Los flujos de importación y exportación

Uno de los axiomas centrales de este trabajo de investigación es la hiperespecialización de los países de la región en la exportación de bienes primarios. Los commodities han sido los principales productos exportables en las últimas décadas reforzando una tendencia de larga data a la primarización de las economías de la periferia del sistema mundo. De esta manera, la existencia de un superávit comercial en los países de la región desde el año 2001 al 2011 se debió exclusivamente a un aumento de la tasa de extracción de recursos naturales y a un aumento en los precios y no a un crecimiento del valor agregado de los productos exportables.

“Según datos de Comtrade el superávit global de la balanza comercial para los países de la región en su conjunto durante 2001-2011 es producto del éxito en la exportación de básicamente tres sectores: materias primas, alimentos y animales e hidrocarburos (que aportan, respectivamente, 80.9% de los sectores con saldo positivo). Si bien hay un superávit en manufacturas –ubicadas en cuarto lugar con un peso de 10% entre los sectores con saldo positivo–, éste se explica, fundamentalmente, por las exportaciones de manufacturas básicas como metales no ferrosos, en las que un solo producto de Chile (cobre, refinado y sin refinar), aportó en concepto de exportaciones aproximadamente 181.6% del saldo comercial del sector durante el período considerado” (Belloni y Wainer, 2014: 108).

Luego del auge de las exportaciones en la primera década del siglo XXI el desempeño comercial de la región se estancó en el 2013, con bajas tasas de crecimiento (0.2% según el BID en el 2013) y tres años consecutivos de fuerte retracción de las ventas y los precios, acentuando la vulnerabilidad de las economías de la región. El siguiente cuadro elaborado por la CEPAL muestra el desempeño negativo de las importaciones y las exportaciones para los años 2013, 2014 y 2015.

Gráfico 3: Evolución de importaciones y exportaciones en América Latina y el Caribe, 2013 - 2015

Región / Subregión / Países	Exportaciones			Importaciones		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
América Latina y el Caribe ^a	-0,4	-3,0	-14,0	2,4	-1,2	-10,0
América Latina	-0,2	-2,7	-13,8	3,2	-0,4	-9,8
América del Sur	-1,6	-7,3	-21,0	4,1	-4,0	-16,7
MERCOSUR	-1,2	-9,6	-20,5	5,3	-5,2	-18,8

Fuente: CEPAL, 2016: 8.

En 2016 el valor total de las exportaciones de bienes de América Latina y el Caribe registró una caída de 6%, según anunció el BID. Este dato demuestra que durante cuatro años la variación fue negativa.

Según las estimaciones de tendencia comercial de América Latina y el Caribe del BID para el año 2016, último informe del que se dispone, el desempeño de las exportaciones se enmarca en un contexto que continuó siendo de escaso e irregular crecimiento de los principales socios comerciales, donde se destaca la desaceleración de las economías de tres de los principales actores económicos del sistema internacional: China (caída del 5% de las compras a la región), EEUU (caída del 5%), y la Unión Europea (caída del 4%). Sumado a la caída del desempeño económico de la propia región.

El informe del BID destaca que los países que más se afectaron por esta caída en las compras a la región son los de Suramérica por su dependencia estructural de la venta de materias primas a los centros de producción internacional que son quienes disminuyeron la demanda. El boletín estadístico de la CEPAL del año 2016 expresa lo siguiente en relación al déficit comercial:

“En 2016, las exportaciones totales de América Latina y el Caribe alcanzaron 871.632 millones de dólares, mientras las importaciones alcanzaron 900.336 millones de dólares. El déficit comercial ascendió a 28.704 millones de dólares. Las exportaciones y las importaciones de la región cayeron respecto del año 2015, siguiendo el patrón observado básicamente en todas las principales regiones del mundo. Mientras la reducción de las exportaciones regionales fue un poco más fuerte que el promedio mundial (-3,6% vs. -2,6%), las importaciones regionales registraron una caída de más del triple del promedio mundial (-9,3% vs. -2,6%). Con eso, la región acumuló cuatro años consecutivos de caída del comercio exterior” (2016: 1).

La presencia de una estructura de exportación fuertemente basada en los productos primarios en América Latina guarda relación con dos factores analizados también con anterioridad, los flujos de IED y las empresas transnacionales, dado que ambas consolidan el proceso de reprimarización económica. Y como se verá en el capítulo siguiente condicionan el desarrollo de una infraestructura que se sustenta en el beneficio de la extracción y venta internacional de bienes primarios en detrimento de una diversificación de las exportaciones. Pero el equilibrio en el comercio de la región durante casi una década, que en algunos periodos se transformó en superávit, no se explica sólo por la composición y el aumento de los precios de las exportaciones, que desestabilizaron los principales indicadores económicos cuando el ritmo se contrajo, sino también porque

algunos Estados, sobre todo los de mayor peso en el comercio internacional, siguieron políticas de intervención económica en algunos sectores y rubros de importación.

Según la base de datos estadísticos sobre el comercio de mercancías de la ONU (COMTRADE), las exportaciones de América Latina aumentaron a una tasa anual del 11% entre los años 2001 – 2010, frente a un 10% de las importaciones. La balanza comercial en bienes se presentó bastante equilibrada en la década, pero esto tuvo que ver con la evolución de las exportaciones en características, cantidad y precios, pero también en la evolución de las importaciones. Las políticas de control de divisas y protección de ciertos productos nacionales devienen en una evolución de las importaciones que contrastada con las exportaciones genera una balanza superavitaria, o un mayor equilibrio.

En contraste con lo anterior, luego del 2016, con un cambio en la política económica de las principales economías de la región y una mayor apertura financiera y comercial, con Estados que dejan de intervenir en materia de importaciones, sumado a la ya anunciada contracción en las exportaciones, las posibilidades de saldos negativos en la balanza comercial aumentan.

Se analizará a continuación los aspectos fundamentales y los principales ejes de integración y desarrollo de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana, considerando que se proyecta en el subcontinente la construcción de un macrosistema técnico que fortalece la dinámica de los flujos globales propios del modelo extractivo antes descrito y favoreciendo a los actores económicos más concentrados de la economía internacional.

CAPÍTULO IV: LA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN EN INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA)

1. Antecedentes y características principales de la integración suramericana

Siguiendo con el paradigma de la complejidad y reafirmando la adscripción de esta tesis a sus postulados fundamentales se parte de concebir a la integración regional como procesos que son configurados sobre la base de una multiplicidad de factores y elementos que se desarrollan en escalas tanto internacionales, como regionales y nacionales, atravesadas y condicionadas por las correlaciones de fuerzas en cada período histórico.

A lo largo del siglo XX el pensamiento integracionista latinoamericano estuvo marcado por los debates y discusiones en torno a los modos de desarrollo capitalista en la periferia. Por lo cual se acuñó cierta mirada instrumental sobre la integración y los objetivos de la misma. Convencionalmente suele hablarse de “olas” en la integración de América Latina (Padula, 2012). Una primera ola a mediados del siglo XX, fuertemente marcada por el pensamiento de la CEPAL (creada en 1948), que se la podría denominar como “*de la cooperación desarrollista*” privilegiando un proceso de sustitución de importaciones e industrialización conjunta de los países de la región y teniendo como principal objetivo reducir la dependencia y la vulnerabilidad externa. Dentro de ese movimiento se creó la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) en 1960. Pero es posible mencionar varias organizaciones regionales, asociaciones y bloques comerciales, sólo a manera de ejemplo: el Pacto Andino en 1969, luego devenido en Comunidad Andina de Naciones (CAN) en 1996, la Comunidad de Caribe (CARICOM) establecida a partir de 1973, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) que reemplazaría a la ALALC en 1980, estas últimas ya fuertemente influenciadas por un cambio de paradigma en la integración regional.

La segunda ola emerge de la destrucción del Estado Benefactor en la región y de los modelos sustitutivos de importaciones, desde los años 70 aproximadamente. El neoliberalismo resultante trajo consigo otro modelo de integración: “*el regionalismo abierto*”. Liberalización financiera, económica y comercial son las características salientes de un proceso integrador que tiene como último fin alcanzar el libre comercio interregional, el mercado común regional, la unión monetaria regional y finalmente una posible unión política regional (Padula, 2012). A manera de ejemplo es posible mencionar al Sistema de Integración Centroamericana (SICA) creado en 1993, el Mercado Común del

Sur (MERCOSUR) en 1991, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en 1994 y las presiones ejercidas sobre los gobiernos de la región para suscribir a la Alianza de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

En estas asociaciones aparecen como rasgos comunes: la formación de un libre flujo de comercio e inversión, el papel limitado y declinante del Estado, priorizando las regulaciones institucionales supranacionales y con un fuerte peso de la Inversión Extranjera Directa, como se enfatizó en el capítulo anterior, como promotora del desarrollo y como generadora de perspectivas en el ámbito de la integración (Padula, 2012). Hacia fines de los años 90 y comienzo del siglo XXI surgen nuevas discusiones y actores en la integración dando origen a lo que se denominaría como el “*nuevo regionalismo*” impulsado sobre todo en la región por el BID.

Tanto el paradigma del *regionalismo abierto* como la noción emergente del *nuevo regionalismo*, del BID, ponen el énfasis en la creación y aumento de la corriente de comercio (regional e internacional) y no en el fomento de relaciones de cooperación hacia adentro de la región para aprovechar las ventajas de un mercado interno ampliado. En este sentido el *regionalismo abierto* es fuertemente rupturista con la tradición de integración que había propuesto anteriormente la CEPAL, bajo la dirección de Raúl Prebisch, desde mediados del siglo XX. La propia Comisión lo define en un documento titulado “*Regionalismo Abierto en América Latina. La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad*” como:

“un proceso de creciente interdependencia económica a nivel regional, impulsados por acuerdos preferenciales de integración como por otras políticas en un contexto de apertura y desregulación, con el objeto de aumentar la competitividad de los países de la región y constituir, en lo posible, un cimiento para una economía internacional más abierta y transparente” (1994: 8).

En el documento en el que el BID presenta el *nuevo regionalismo*, en el año 2000, enfatiza que el sentido de la integración sería la inserción competitiva de los países involucrados, aprovechando las fuerzas de la globalización, profundizando las reformas estructurales neoliberales de los años 80 -90:

“En efecto, las iniciativas de integración regional representan una tercera red de reformas políticas, las cuales tienen como objetivo complementar y reforzar la liberalización unilateral y multilateral emprendidas como parte del proceso de reforma estructural en plena marcha desde mediados de los años 1980. En esta concepción, la integración regional es una parte integrante del propio proceso de reforma estructural” (2002: 2).

Raphael Padula (2012) analizando las tendencias y las características de esta conjunción de *regionalismo abierto* y *nuevo regionalismo* en los procesos de integración regional en las últimas décadas destaca la proliferación:

“1- De acuerdos Norte – Sur con países con grandes asimetrías de poder y diferencias de desarrollo y de renta per cápita; 2- De acuerdos entre países que no tienen continuidad geográfica o hasta pertenecientes a la misma región; 3- De que estos acuerdos hayan reducido las barreras a condición de la liberalización en otras áreas, como parte de un acuerdo más amplio, comúnmente llamado integración profunda a nivel regional, como el régimen de Inversión Extranjera Directa, compras gubernamentales, comercio de servicios y políticas de competencia entre otras áreas” (2012: 145).

Entre estas nuevas áreas que menciona Padula, y con el sentido de profundizar el intercambio comercial y facilitar la dinámica de los flujos de exportación, la infraestructura comienza a tomar un peso significativo, como nunca antes en la historia de la integración regional del subcontinente. En base a un plan de acción elaborado por el BID en el año 2000 se lanzaría un ambicioso programa a 10 años, con una agenda de proyectos consensuada por los 12 países de Sudamérica en las áreas de energía, transporte y telecomunicaciones, con el propósito de fortalecer la apertura comercial y de inversiones y la convergencia regulatoria regional.

“La visión de la infraestructura como un elemento clave de la integración sudamericana está basada en la noción de que el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones puede generar un impulso decisivo para la superación de barreras geográficas, el acercamiento de mercados y la promoción de nuevas oportunidades económicas en los países de la región, siempre que se mantenga e incremente un contexto de apertura comercial y de inversiones, de armonización y convergencia regulatoria y de cohesión política creciente.

El desarrollo de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones puede ser entendido esencialmente como un tema de articulación del territorio para facilitar el acceso a mercados en dos dimensiones: por un lado, acceso de materias primas e insumos a centros de producción (incluyendo recursos naturales, energía, productos intermedios, información y servicios, y fuerza laboral); y por otra parte, acceso de la producción a centros de consumo nacionales e internacionales” (IIRSA, 2002: 5).

Sin embargo, esta adscripción explícita al libre comercio y al regionalismo abierto fue puesta en debate paulatinamente a partir de las Cumbres de Presidentes de Sudamérica, la Conferencia Sudamericana de Naciones realizada en Cuzco en 2004, y con la presencia en la escena regional de nuevos referentes y líderes como Hugo Chávez en Venezuela (1999), Néstor Kirchner en Argentina (2003), Luis Inázio Lula Da Silva en Brasil (2003),

Evo Morales en Bolivia (2004), Rafael Correa en Ecuador (2005), Tabaré Vázquez en Uruguay (2005) y Fernando Lugo en Paraguay (2008). Se empiezan a dar en Suramérica nuevas discusiones al interior del pensamiento integracionista con la intención de fortalecer el bloque de países, perfeccionando la zona de libre comercio y limitando la capacidad de injerencia estadounidense en la desregulación comercial. Se intenta generar una plataforma para articular el MERCOSUR, la CAN y Chile, junto a Guyana y Surinam.

En la II Cumbre de Presidentes en Bolivia en el año 2006, de la cual sale la Declaración de Cochabamba, se acordó un plan estratégico común para la región suramericana y en el 2007 en Venezuela se le dio el nombre de Unión Sudamericana de Naciones (UNASUR) en reemplazo de la Comunidad Sudamericana de Naciones. Un año más tarde se aprueba el tratado constitutivo. (Barrenengoa, 2017)

La UNASUR se embarcó en una nueva arquitectura político institucional conformando grandes áreas de trabajo denominadas Consejos Sectoriales, como el Consejo de Economía y Finanzas, el Consejo Suramericano de Defensa, el Consejo Suramericano de Ciencia y Tecnología, el Consejo Energético Suramericano, el Consejo Suramericano de Cultura, el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), entre otros. Este último se fusionó con IIRSA adoptando sus ejes estratégicos, su planificación y cartera de proyectos. IIRSA –COSIPLAN es hoy la institución de diseño de la geografía suramericana más importante para la región.

Esta nueva arquitectura de la integración supranacional, producto de una nueva correlación de fuerzas, revitalizó los debates en torno al pensamiento integracionista latinoamericano generando también nuevas conceptualizaciones. Maribel Aponte García (2015) habla de un “*nuevo regionalismo estratégico*”, otro capítulo en la geopolítica de la integración latinoamericana con la posibilidad de desarrollar políticas soberanas desde planes estratégicos supranacionales. Otro conjunto de autores y autoras denominarán a esta etapa como “*regionalismo posliberal*” o “*regionalismo pos hegemónico*” (Sanahuja, 2009; Barrenengoa, 2017).

Es pertinente sin embargo observar que una de las características más importantes de la integración regional en los últimos años es la convivencia de distintas orientaciones en el conjunto de instituciones de integración en América Latina. La Comunidad Andina de Naciones, El Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) y la Alianza de Libre Comercio de América del Norte son ejemplos de la persistencia de la integración abierta en Latinoamérica, donde los preceptos neoliberales del regionalismo abierto y la

liberalización comercial, se mantienen como objetivos concretos a alcanzar; un segundo grupo de instituciones son las que, como se ha dicho ya, emergieron de la creación de la UNASUR y la CELAC y una nueva dimensión estratégica del MERCOSUR (con mayor énfasis en aspectos productivos, sociales, políticos y culturales), son instituciones que intentaron revisar el pensamiento neoliberal hegemónico agregando nuevos aspectos a la integración e intentando fortalecer la autonomía regional. Finalmente la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América - Tratado de Comercio de los Pueblos (ALBA-TCP) son instituciones de integración con una perspectiva más radical que ponen énfasis en la solidaridad, la complementariedad, la justicia y la cooperación buscando producir las transformaciones estructurales y el sistema de relaciones necesarias para alcanzar el desarrollo integral de la región (ALBA – TCP, 2014).

Sanahuja (2009) plantea que desde la creación de la UNASUR y en los años de apogeo del ALBA la región se encontraba en un período de transición, pero no ante un quiebre y un cambio de paradigma como en los 90:

“En la particular realidad de América Latina, todos estos elementos han contribuido a la aparición de distintas propuestas que podrían caracterizarse como “postliberales” por tratar de trascender el modelo del regionalismo abierto. Serían, en particular, la Alternativa Bolivariana para los pueblos de nuestra América (ALBA), y la Unión de Naciones Suramericanas (Unasur). Como se indicará, ambas expresan una determinada lectura del regionalismo, pero ninguna de las dos puede ser considerada una iniciativa de integración en el sentido clásico del término. Dado que estas propuestas coexisten con los acuerdos “sur-norte”, y el decantamiento de algunos países hacia estrategias radiales (hub and spoke) de inserción internacional, no puede hablarse aún de una nueva etapa de la integración regional, como la que se dio a partir de 1990 bajo los parámetros del “regionalismo abierto”. A lo sumo, el momento actual podría ser caracterizado como un período de transición, sin modelos claros, un mayor grado de politización de las agendas y, como consecuencia, más dificultades para generar consensos” (2009: 24).

Es posible afirmar que la UNASUR, junto a otras instituciones como el ALBA, dotaron a la región de una mayor autonomía política y permitieron construir una agenda consensuada de temas en los que se pudo avanzar de manera dispar. La UNASUR fue una institución central en la defensa de la democracia en casos como el golpe en Ecuador en 2010, el conflicto entre Colombia y Venezuela por las FARC en el mismo año, el golpe de Estado en Paraguay en 2012, entre otras. Pero fueron trabadas temáticas clave para la soberanía económica de la región como la generación de instrumentos financieros y herramientas comerciales propias, como el Banco del Sur y una moneda común para la

región. Esta nueva etapa, dinamizó el impulso dado desde comienzos del siglo XXI a la construcción de un entramado regional de infraestructura. Con respecto a este último tema Barrenengoa (2017) afirma que:

“La incorporación de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en el COSIPLAN como foro técnico generó desde el principio una serie de discusiones al interior del propio bloque, entre posturas como la de Venezuela que asociaba IIRSA con el pasado neoliberal ante el cual se luchaba, y otras como las de Brasil que pretendía retomar este tipo de herramientas y ponerlas al servicio de un nuevo bloque” (2017: 20).

Estas discusiones, incluso al interior de los Estados más grandes de la región como Brasil entre diferentes fuerzas políticas y económicas en disputa y tensión, están aún presentes y se vinculan sobre todo con la compleja relación entre corporaciones empresarias (mayoritariamente transnacionales), los organismos financieros e instituciones de crédito, y los gobiernos que son los actores claves en todo proceso de integración. En la planificación estratégica de la infraestructura regional estas tensiones son evidentes, la IIRSA de hecho fue desarrollada a partir de un documento elaborado por el BID en relación a los patrones productivos y de comercio dominantes.

En la actualidad, ante un reposicionamiento del neoliberalismo en los dos Estados más fuertes de la región, Brasil y Argentina, las discusiones sobre el paradigma de integración regional vuelven a estar vigente dado que el rumbo de la política exterior de estos Estados y las relaciones entabladas con el resto de los gobiernos de la región parecen marcar una decidida vuelta al regionalismo abierto y el libre mercado.

Desde el comienzo del mandato de Mauricio Macri la Argentina inició un cambio radical de su política exterior. Desestimando los vínculos y relaciones Sur –Sur, la política exterior de la Alianza Cambiemos focalizó su mirada hacia las potencias centrales y la visión de una política basada en recuperar el vínculo con los principales centros económicos a partir de una liberalización de las relaciones comerciales. En este sentido, el compromiso de Argentina y Brasil con los mega acuerdos del Pacífico (Acuerdo de Comercio Transpacífico) y del Atlántico (Acuerdo de Asociación Transatlántica sobre Comercio e Inversiones y Acuerdo de Asociación Económica Integral Regional), fallidos entre otras cosas por el triunfo de Trump en EEUU y la implementación de políticas proteccionistas, marcan un nuevo rumbo en las relaciones comerciales y reafirman un intento de construir una reinsertión al sistema internacional subordinada a los grandes poderes.

Brasil y Argentina abogan por un MERCOSUR más flexible y por una revisión de la política de integración latinoamericana precedente. Ambos han expresado su deseo de aunar criterios con la Alianza para el Pacífico (Chile, Colombia, México y Perú). Argentina, en un gesto de un cambio de protagonismo en los foros internacionales, fue sede de la Cumbre Ministerial de la OMC en 2017 y del G20 en 2018, y está siendo evaluada como posible nuevo miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), organización que en la década anterior había perdido peso ante los BRICS (acrónimo de Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica) que se transformaron en referencias principales en materia de desarrollo para la región.

En Brasil el gobierno golpista de Michel Temer reforzó las “*alianzas tradicionales*”, es decir, Estados Unidos y los países europeos en detrimento de la apuesta por el llamado Sur Global (a excepción de China) característica del proyecto del Partido de los Trabajadores (PT) en materia internacional (Actis, 2017). Con respecto a la relación con la Unión Europea, tanto Temer como Macri, manifestaron la necesidad de avanzar en el acuerdo de libre comercio, negociaciones que se iniciaron en los años 90 y que parecen haber fracasado nuevamente en la última cumbre de la OMC por diferencias vinculadas a las reglas de origen, a las compras gubernamentales y al acceso a los mercados.

En materia de política regional otro aspecto fundamental a considerar, que marca un rotundo cambio con el proceso precedente, es el distanciamiento de los gobiernos de Argentina y Brasil con el gobierno de Nicolás Maduro en Venezuela. Ambos países impulsaron a finales de 2016 la suspensión de Venezuela del MERCOSUR por el supuesto incumplimiento de las “obligaciones económicas, políticas migratorias y derechos humanos”, así como su expulsión decidida en agosto de 2017.

El giro de la política norteamericana en las relaciones comerciales con Latinoamérica, marcadamente proteccionista, y el fracaso de los acuerdos de libre comercio con la Unión Europea, deberían intensificar la consecución de un mayor grado de integración regional, para evitar la vulnerabilidad ante el retraimiento del comercio internacional. Sin embargo, el camino seguido por las economías más grandes del subcontinente ha sido hasta el momento mayor apertura, un acercamiento a los gobiernos más liberales de la región y mayor protagonismo en los foros y organizaciones internacionales de comercio e inversión.

El ejemplo más importante de este cambio en la orientación de la política internacional y de integración regional ha sido recientemente (el 21 de abril de 2018) el

anuncio por parte de los presidentes de Argentina y de Brasil, junto a otros 4 mandatarios de la región integrantes de autodenominado Grupo de Lima (Colombia, Chile, Paraguay y Perú), de suspender indefinidamente su participación en la Unión de Naciones Suramericanas. La medida se da en el momento en que el presidente del Estado Plurinacional de Bolivia, Evo Morales, asume como Presidente Pro Tempore de UNASUR, luego de que Mauricio Macri mantuviera un año de presidencia inactiva en el espacio de integración. Los otros seis países que la integran (Bolivia, Ecuador, Guyana, Venezuela, Uruguay y Surinam) permanecerán en el bloque, lo que demuestra la fragmentación política del proceso de integración iniciado la década pasada y el éxito de la estrategia de EEUU de quebrantar la institución de integración supranacional más importante de los últimos tiempos en la región, que excluía su participación.

2. La IIRSA y la reconfiguración del territorio regional.

Se está asistiendo en las últimas décadas, como se ha expresado ya en este trabajo de investigación, a una reestructuración del macrosistema del transporte y la logística global como consecuencia de la necesidad de adaptar los territorios a las dinámicas y las lógicas de circulación de flujos en un contexto de crisis del capital y de expansión ilimitada de las fronteras de acumulación (Harvey, 2005). Los países periféricos se ven obligados a adecuarse a esto como una condición para “pertenecer” en la economía internacional ante el aumento de la competencia y reestructuración de las redes globales y continentales de transporte multimodal, elemento indispensable en la emergencia de lo que Manuel Castells (1996) denominó “*espacios flujo*”. Para Castells las redes materiales son imprescindibles como soporte de los flujos que dominan la vida económica, política y simbólica:

“los flujos no son sólo un elemento de la organización social: son la expresión de los procesos que «dominan» nuestra vida económica, política y simbólica. Si ese es el caso, el soporte material de los procesos dominantes de nuestras sociedades será el conjunto de elementos que sostengan esos flujos y haga materialmente posible su articulación en un tiempo simultáneo” (1996: 482).

En este mismo sentido Pierre Veltz (1999) conceptualiza al territorio emergente de la dinámica actual de la economía internacional como “*territorio en redes*”, discontinuo y fragmentado, articulado por múltiples redes superpuestas. La articulación de las escalas a través de las redes es un aspecto central de la relación con el territorio, por esta vía “*la economía global está inmediatamente presente en la economía local*” (Veltz, 1999: 60). Al respecto Carlos Martner plantea que:

“Aparecen nuevas formas de ordenación del territorio, caracterizadas por vínculos entre fragmentos territoriales distantes y dispersos pero a la vez fuertemente integrados en sus procesos productivos debido al enorme desarrollo de la logística de aprovisionamiento y distribución que se produjo mediante la incorporación del contenedor como elemento tecnológico fundamental para movilizar insumos, bienes intermedios y de consumo final entre plantas y o empresas globalizadas, de manera continua, es decir sin ruptura entre los diversos modos de transporte, gracias a la creación de redes integradas de transporte multimodal” (2015:76).

Las redes son arterias que obligan a repensar las miradas sobre el territorio. La volatilidad de los flujos en la era de la globalización (de capitales, bienes, servicios, personas, información) es uno de los elementos centrales a la hora de proyectar la planificación territorial, la regionalización e incluso el desarrollo local, dado que estos están claramente condicionados por esas dinámicas.

En este contexto la IIRSA es parte de un intento de adaptación de la infraestructura y logística suramericana a las necesidades de los nuevos patrones de transporte internacional. Es una propuesta para la optimización de la circulación de los flujos en una región rediseñada como un territorio en red, como un territorio de redes, y articulada mediante éstas a la economía global. Es en este sentido que la promoción de un proyecto común que integre a los doce países de América del Sur como un mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales, fue propuesta en Brasilia, con el objetivo concreto de *“construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones”* (Primera Reunión de Presidentes de América del Sur, 2000: 1).

En diciembre del año 2000 se consensuó un Plan de Acción de la IIRSA en la Reunión Ministerial de Montevideo que asume la coordinación del Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento y el Fondo Financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Estas tres instituciones componen lo que se denominó como Comité de Coordinación Técnica de la Iniciativa (CCT) que trabaja junto a los Grupos Técnicos Ejecutivos. Esta estructura institucional se complementa con un órgano directivo, el comité de Dirección Ejecutiva.

En la VII Reunión de Asunción del Comité de Dirección Ejecutiva se crearon también formalmente las Coordinaciones Nacionales, con objetivos y funciones específicas y complementarias a la estructura existente.

Gráfico 4: Estructura institucional de IIRSA



Fuente: IIRSA, 2011: 52

La distribución de funciones al interior del IIRSA se estableció en relación a los aspectos técnicos y los aspectos directivos de la iniciativa (IIRSA: 2011):

- El Comité de Dirección Ejecutiva está compuesto por representantes de alto nivel de cada uno de los países miembro. De él emanan las visiones, directrices y las iniciativas fundamentales en infraestructura. Coordina los planes de inversión, los marcos regulatorios y de financiamiento a partir del estudio de las propuestas que surgen del nivel técnico.
- El Comité de Coordinación Técnica, que es además la Secretaría Técnica del Comité de Dirección Ejecutiva, se ocupa de la identificación de la cartera de proyectos (seguimiento y monitoreo a partir de la metodología de planificación territorial indicativa), la promoción de la participación del sector privado en la ejecución y el financiamiento de las obras y la identificación y construcción de instrumentos público – privados innovadores que posibiliten el desarrollo de los proyectos.

Los Grupos Técnicos Ejecutivos son instituciones de apoyo a la gestión del Comité Técnico y están integrados por funcionarios y expertos designados por cada país.

- Las Coordinaciones Nacionales son el punto focal de la participación de cada Estado en la iniciativa. Lideran la ejecución del plan de trabajo y adoptan en cada país la organización interna que más convenga a sus características institucionales

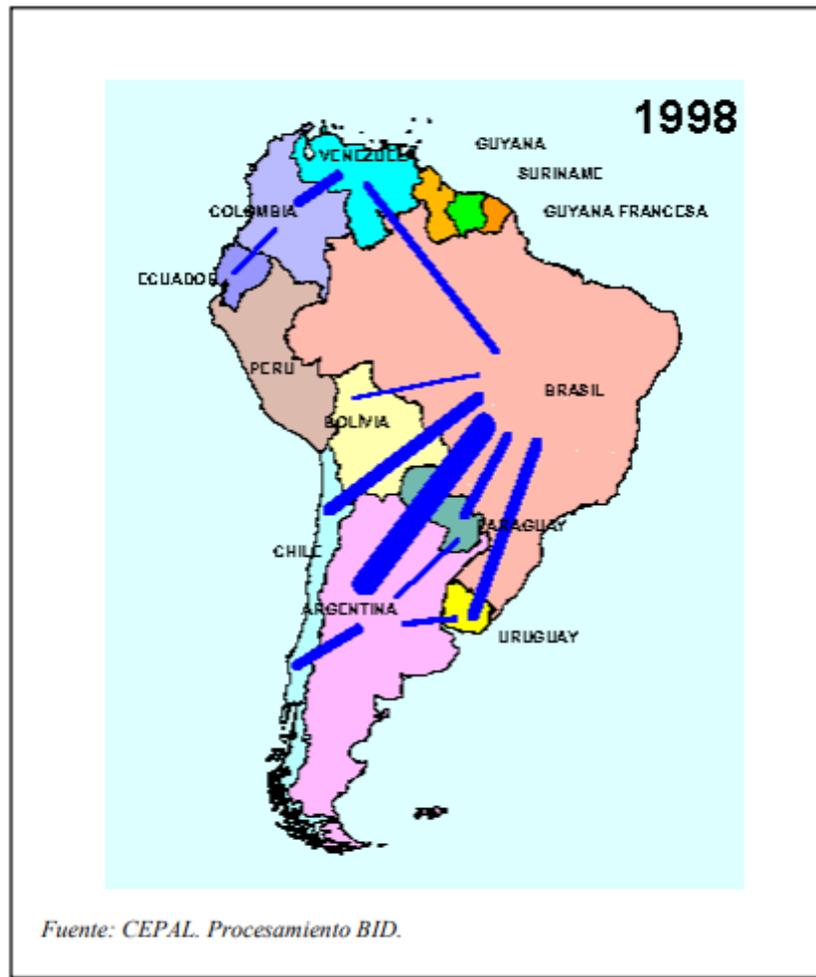
definiendo un coordinador nacional. Tienen la función de impulsar la participación de los distintos organismos gubernamentales.

En la Segunda Reunión de Presidentes, 2 años después de la cumbre celebrada en Brasilia, los mandatarios firmaron el “*Consenso de Guayaquil sobre la Integración, Seguridad e Infraestructura para el desarrollo*” en donde remarcaban que “*es voluntad de América Latina construir de manera coordinada un espacio integrado mediante el fortalecimiento de las conexiones físicas y la armonización de los marcos institucionales, normativos y regulatorios*” (Segunda Reunión de Presidentes de América del Sur, 2002: 3).

La IIRSA fue adoptada entonces por los países de la región a partir de un documento base elaborado por el BID en el año 2000 que se tituló: “*Un nuevo impulso a la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur*”. Dicho documento fue desarrollado a pedido de Brasil y parte del diagnóstico de un déficit estructural en la dotación de infraestructura regional a partir del análisis del movimiento de flujos presente y las proyecciones futuras.

El BID identificó una marcada concentración del comercio intrarregional en cinco países: Argentina, Brasil, Chile, Colombia y Venezuela, que son los de mayor desarrollo económico de la región. Tomando indicadores del año 1998 se identificaron tres pares de países que explican el 50% de los intercambios regionales: Argentina y Brasil (38.6% del comercio intrarregional), Argentina y Chile (6.5%) y Colombia y Venezuela (6.9%). En relación a este diagnóstico se diseñaron ejes con la pretensión de captar esa tendencia y facilitar posibles nuevos intercambios regionales. El documento elaborado incorpora el siguiente mapa a manera de ilustración de los flujos intra-regionales de bienes existentes:

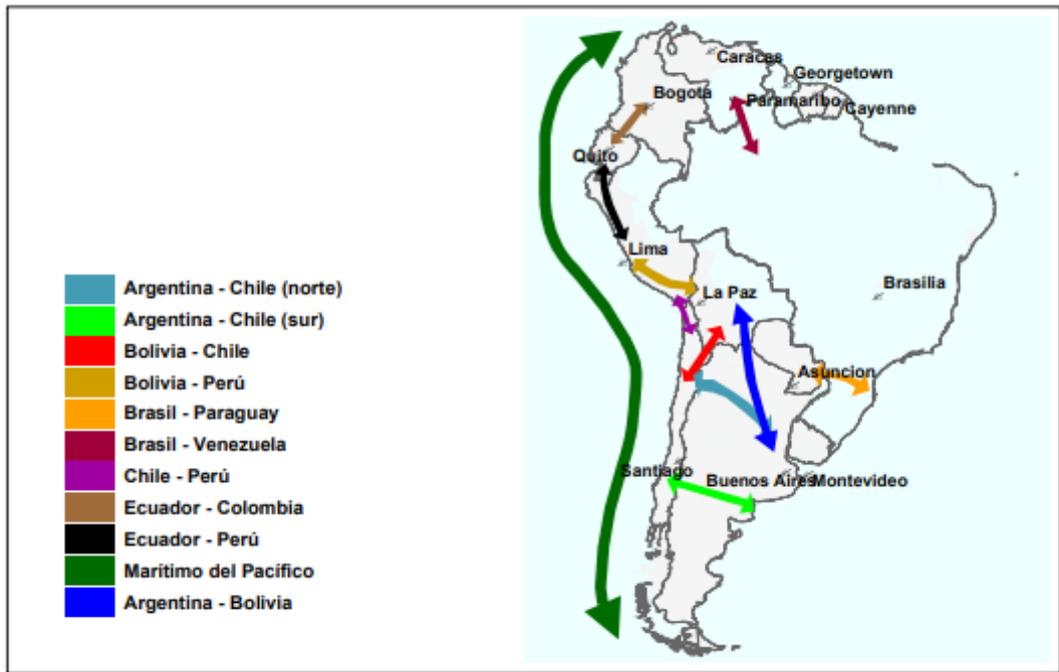
Mapa 4: Flujos de bienes en la región registrados para 1998



Fuente: BID, 2000: 21

El mapa, diseñado por el BID en base a los relevamientos de la CEPAL, demuestra la magnitud de los flujos de intercambio comercial a fines del siglo XX en la región, su concentración en los países del cono sur y entre Colombia y Venezuela, así como el intercambio menos significativo entre los países de la Comunidad Andina y el Mercosur (BID, 2000). El informe incorporó también un estudio sobre los flujos de telecomunicación en la región, la capacidad de interconexiones eléctricas existentes y en construcción y el tráfico aéreo de pasajeros. En relación a esta información relevada se mapearon los ejes de intercambio, considerando no sólo los de mayor circulación sino también aquellos de menor intensidad, identificando once ejes relevantes hasta el momento (1998):

Mapa 5: Ejes de intercambio en América del Sur registrados en 1998



Fuente: BID, 2000: 26

A la identificación de estos circuitos se agregaron en un análisis posterior los posibles incrementos de la circulación en territorios clave, estratégicos, y en relación al crecimiento sostenido de algunas actividades como la agroindustria y la minería. Se puntualizó a partir de esto en la importancia histórica y potencial de espacios de intercambio como el litoral Atlántico, el Eje del Mercosur, la Hidrovía Paraguay-Paraná, entre otros, que están reflejados en el siguiente mapa:

Mapa 6: Ejes de intercambio con potencial crecimiento



Fuente: BID, 2000: 25

Es en base a esta información y a los mapeos realizados por el BID se fueron diseñando los macrosistemas técnicos en las áreas de energía, transporte y comunicaciones, estructurados a partir de ejes de integración y desarrollo que IIRSA promueve en una cartera consensuada de proyectos buscando reducir o eliminar los “cuellos de botella” a la libre circulación. El Banco define a los ejes de la siguiente manera:

“el concepto de eje de integración y desarrollo busca plasmar un enfoque de planeamiento más moderno e integral, en el cual la infraestructura no está aislada sino que forma parte de un conjunto de acciones en el territorio, vinculando la inversión física a la dimensión social y ambiental del desarrollo y propiciando el aprovechamiento de sinergia entre los diversos tipos de infraestructura (...) Esta visión estratégica para la identificación de ejes de integración y desarrollo debe tomar en cuenta, además de la situación actual en materia de flujos, aquellos flujos potenciales que pueden cobrar mayor impulso a partir de la profundización

de la integración económica y el continuo aumento del intercambio comercial entre los países de América del Sur” (2000: 31).

En este sentido, el documento incorpora en su pretensión de una mirada integral diferentes áreas consideradas estratégicas, e identifica en ellas posibles problemáticas, como: el transporte vial, el transporte ferroviario, el transporte aéreo, el transporte fluvial o marítimo, el sector energético, las telecomunicaciones y los problemas regulatorios e institucionales. Pero es necesario agregar que si bien el BID hace referencia en su fundamentación a las relaciones intra-regionales, en la construcción de esos corredores, en clave del comercio internacional, los flujos de exportación y la dinámica extra-regional tienen un peso significativo en un contexto de economías abiertas.

El transporte vial es el de mayor importancia en una región donde el automotor es quien hegemoniza los intercambios, sobre todo comerciales y de personas. Sin embargo, pese al peso que el transporte carretero tienen en los flujos regionales el informe identifica problemas diversos: insuficiencia de capacidad, en algunos ejes este es un problema severo como en el corredor del MERCOSUR; estado de la infraestructura, muchas carreteras son antiguas y con trazas en terrenos montañosos; estándares, diseño inadecuado para la circulación de vehículos de otros países; diseño de las trazas, etc. El documento focaliza sobre los pasos fronterizos donde no existen controles unificados y la demora en el tiempo de circulación es considerada excesiva (BID, 2000).

En el transporte ferroviario las dificultades no se vinculan a la sobrecarga de circulación sino por el contrario a la pequeña participación del tren en los intercambios regionales. En términos generales el informe diagnostica que la red ferroviaria, diseñada mayoritariamente para el transporte interno de los países, en la primera mitad del siglo XX, se encuentra deteriorada, lo que constituye una dificultad para la operación de trenes de gran porte. Esta situación en la estructura del tendido ferroviario regional es una dificultad para el aprovechamiento de las ventajas del ferrocarril cuyos costos de operación son significativamente inferiores al transporte automotor (BID, 2000).

El transporte aéreo de carga a fines del siglo XX es también insignificante en la región, según el informe, comparado con el que se da en las economías desarrolladas. El estudio agrega que la participación de los flujos regionales es relativamente pequeña, tanto en el transporte de pasajeros como de cargas, comparada con el movimiento aéreo con el resto del mundo y con el movimiento doméstico de cada país. (BID, 2000)

El principal problema identificado es la capacidad en varios aeropuertos sumado a la calidad de los servicios. De todos modos, según el informe, estos factores no constituyen un impedimento para los flujos de transporte entre los países de la región al momento de su elaboración.

El transporte fluvial y marítimo está atravesado por una profunda contradicción en Suramérica: las redes fluviales suramericanas presentan un enorme potencial para el transporte, pero su aprovechamiento es relativamente pequeño. La Cuenca del Orinoco, la Cuenca del Amazonas y la Cuenca del Plata son las principales vías fluviales del continente y de las más importantes del mundo, sin embargo del tráfico que en ellas se desarrolla una porción no muy significativa corresponde a flujos intrarregionales destacándose la importancia en este sentido de la Hidrovía Paraguay-Paraná. El informe diagnostica dificultades en la confiabilidad de la infraestructura, falta de adecuadas ayudas a la navegación y conexiones intermodales, aspectos que son fundamentales para atender a la demanda actual y potencial.

Los puertos marítimos de la región constituyen terminales con una gran cantidad de flujos, pero los movimientos intrarregionales tienen una participación poco significativa. El informe enfatiza que los puertos se encuentran en un proceso de transición, hacia fines de los años 90 con una mayor presencia del capital privado, y van adquiriendo un carácter crecientemente global caracterizado por la concentración empresarial y por la organización de las operaciones sobre la base de hubs⁸ (BID, 2000).

⁸ Como se ha trabajado anteriormente en esta tesis un puerto hub es un puerto central o de redistribución de carga al que llegan líneas navieras del largo recorrido, que descargan sus mercancías en dicho puerto, para que después se redistribuyan en líneas de recorrido más corto. Un ejemplo en la Argentina son las terminales portuarias de Rosario. La idea de puerto hub está íntimamente vinculada a la descentralización productiva desde los años 70 en adelante y a la proliferación del transporte multimodal.

Gráfico 5: Problemas de infraestructura de transporte regional detectados por el BID a fines del siglo XX

Carreteras	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Problemas de capacidad insuficiente en algunos tramos ▶ El cruce de los Andes en el eje del MERCOSUR ▶ Problemas físicos en pasos de frontera ▶ Problemas de seguridad vial ▶ Estándares y geometría ▶ Estado de la calzada
Red Ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Restricciones para la operación de trenes de gran porte ▶ Diferencias de trocha y gálibo ▶ Falta de vinculaciones multimodales ▶ Baja velocidad permitida
Aeropuertos	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Problemas de capacidad insuficiente en algunas terminales ▶ Falta de equipamiento para garantizar la confiabilidad y seguridad operativa
Puertos y Vías Navegables	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Corrección de pasos críticos y ayudas a la navegación para asegurar la navegabilidad ▶ Falta de conexiones multimodales con el transporte terrestre

Fuente: BID, 2000: 36

Finalmente el informe destaca, elogiando las políticas privatistas y aperturistas de los últimos años del siglo XX, que en los casos del sector energético como de telecomunicaciones las reformas de mercado de los años 90 fueron eficientes en su readaptación y adecuación a las dinámicas globales estimulando el interés de inversionistas. El sector energético ha sido pionero en el desarrollo de grandes obras con fuerte impacto integrador traccionadas sobre todo por el sector privado (BID, 2000). El sector de las telecomunicaciones ha sido el que más rápidamente respondió a las reformas de mercado y la desregulación de los años 90, según el BID, y ha concentrado junto con el energético el ingreso de capitales privados para la infraestructura. El informe destaca las perspectivas de crecimiento del sector en los próximos años si las armonizaciones regulatorias y el establecimiento de normas comunes en la región se profundizan (BID, 2000).

Con respecto a la armonización normativa y los marcos regulatorios el documento hace hincapié en los avances dados en los años de reforma estructural del Estado y enfatiza en la necesidad de profundizar esas reformas en determinadas áreas. El cuadro a continuación puntualiza sobre los principales problemas en los marcos regulatorios del transporte que son los que mayores dificultades afrontan según el BID.

Gráfico 6: Problemas de los marcos regulatorios detectados por el BID a fines del siglo XX

Transporte Automotor	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Reservas de cargas que obligan a transbordos ▶ Demoras y costos sustanciales en los pasos de frontera ▶ Asimetrías tributarias ▶ Requisitos de habilitación dispares
Transporte Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Demoras en pasos de frontera ▶ Dificultades para el intercambio de material rodante
Transporte Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Reservas de mercado
Navegación Fluvial y Marítima	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Reservas de cargas ▶ Reglamentaciones de seguridad que imponen costos excesivos

Fuente: BID, 2000: 40

La reconfiguración territorial de América del Sur iniciada desde la puesta en práctica de la IIRSA toma como punto de partida este trabajo diagnóstico del BID. Los aspectos considerados en el documento cuyos puntos centrales se describieron aquí fueron abordados en la práctica a partir del desarrollo de 10 ejes de integración física en diferentes áreas denominadas Procesos Sectoriales de Integración.

En el Plan de Acción de IIRSA, desarrollado por los Ministros de transporte, energía y telecomunicaciones de los 12 países miembros, se postuló el enfoque de los Ejes de Integración y Desarrollo con 10 ejes iniciales como nuevas referencias económicas y geopolíticas para la planificación territorial suramericana. Estos ejes son complementados por el desarrollo de acciones en materia de los Procesos Sectoriales de Integración que son espacios para la identificación y resolución de obstáculos de tipo normativo e institucional.

Las actividades desarrolladas en IIRSA desde el principio han buscado identificar los requerimientos de tipo físico, normativos e institucionales, para la planificación e implementación de la infraestructura estructurarate de la integración suramericana en base a lo que se denominó principios orientadores para una visión estratégica.

2.1 Principios orientadores y fundamentos.

IIRSA es el resultado de la convergencia en un proyecto de integración de los intereses financieros de instituciones como el BID, la CAF y el FONPLATA, de las políticas aperturistas de los Estados bajo el paradigma neoliberal imperante a comienzos del siglo XXI en la región, del rol activo de Brasil en la promoción de una infraestructura suramericana y de la dinámica de las empresas transnacionales que necesitan construir los marcos de posibilidad para la ampliación de su escala de acumulación eliminando los “cuellos de botella” a la circulación. Pero es también el resultado de una racionalidad global, que se relaciona dialécticamente con la instauración de un medio técnico-científico-informacional (Santos, 2000) en los países periféricos que responde sobre todo a las ambiciones de los centros del sistema mundo (Wallerstein, 2010) sobre estos territorios.

El objetivo fundamental de la iniciativa desde su creación es identificar y dar viabilidad a los proyectos prioritarios, para esta racionalidad global, de infraestructura de integración regional. Para hacerlo se identificaron tareas pendientes y principios orientadores para el desarrollo de estas tareas:

1- La tarea fundamental propuesta y en desarrollo, como ya se ha dicho, es construir una red de infraestructura continental que provea servicios eficientes, seguros y a costos competitivos en los sectores de energía, telecomunicaciones y transporte, que atienda las demandas tanto efectivas como potenciales.

2- En segundo lugar esta infraestructura debe ir acompañada de la provisión de servicios como un proceso logístico que permita mejorar su operatividad y distribución, así como otras políticas sectoriales e integrales que apunten a capitalizar la sinergia que puede generarse entre ellos. Esto es abordado a partir de lo que se denominó Principios Sectoriales de Integración.

3- Se busca también a partir de la Iniciativa compatibilizar y armonizar los distintos marcos regulatorios e instituciones que norman el intercambio de bienes y servicios en las fronteras.

4- Finalmente, bajo la promoción del Comité de Coordinación Técnica, se promueven mecanismos público-privados de financiamiento e inversión para el mejoramiento de la infraestructura existente y nuevos proyectos.

Para el cumplimiento de estas cuatro metas fundamentales de la IIRSA, que podríamos sintetizar en infraestructura, servicios de logística, regulaciones y normas regionales, y financiamiento público privado, bajo el subtítulo *Principios Orientadores*

para una *Visión Estratégica de América del Sur* el CCT y el CDE definen en el Plan de Acción las pautas generales que guiarán el trabajo conjunto de los gobiernos y las instituciones financieras.

Estos principios orientadores, ratificados durante la III Reunión de la Comisión de Dirección Ejecutiva, celebrada en Brasilia el 27 de mayo de 2002, son: el regionalismo abierto; los Ejes de Integración y Desarrollo; la sostenibilidad económica, social, ambiental y político-institucional; el aumento del valor agregado de la Producción; las Tecnologías de la Información; la convergencia normativa y la coordinación Público-Privada. A grandes rasgos y tomando como fuente los documentos oficiales de la Iniciativa describiremos cada uno de ellos:

- *El regionalismo abierto* es sin dudas el principio rector de los proyectos de integración vigentes en la región desde los años 90, como ya se ha definido en el apartado anterior, tomando los aportes de la CEPAL. IIRSA se fundamenta en esta idea de una región abierta al mundo, entendiendo a la integración como una herramienta que mejora la inserción de las economías nacionales, como un bloque, en el mercado mundial. El CDE plantean que *“América del Sur es concebida como un espacio geo-económico plenamente integrado, para lo cual es preciso reducir al mínimo las barreras internas y externas al comercio y los cuellos de botella en la infraestructura y en los sistemas de regulación y operación que sustentan las actividades productivas de escala regional”* (2002: 4). Para el Comité *“la apertura comercial facilita la identificación de sectores productivos de alta competitividad global”* (2002: 4) sin atender, en sus programas y proyectos, a los impactos que la apertura genera sobre quienes no tienen una alta competitividad global pero son centrales en el desarrollo de las economías locales.

- *Ejes de Integración y Desarrollo*: Por la importancia que los ejes de desarrollo territorial tienen en el re-ordenamiento del continente se desarrollará un apartado específico analizando cada uno de ellos en esta tesis. IIRSA identificó desde sus orígenes 10 ejes, como franjas multinacionales del territorio regional, atendiendo a la dinámica de los flujos actuales y potenciales:

Eje Andino

Eje Andino del Sur

Eje de Capricornio

Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Eje del Amazonas

Eje del Escudo Guayanés

Eje del Sur

Eje Interoceánico Central

Eje MERCOSUR-Chile

Eje Perú-Brasil-Bolivia

- *Sostenibilidad económica, social, ambiental y político-institucional*: los proyectos de integración física en marcha en la región deben atender según la iniciativa al equilibrio entre lo económico, lo social, lo ambiental y las instituciones políticas. Sin embargo, en el desarrollo de la iniciativa existe una clara preeminencia de la rentabilidad económica de los proyectos sobre el resto de las variables esto está claro desde el diseño de la propuesta que no está sustentado en principios ambientales y de respeto a los ecosistemas sino en la dinámica de los flujos comerciales y su posible expansión. La fundamentación de la propuesta plantea:

“El proceso de integración económica del espacio suramericano debe tener por objetivo un desarrollo de calidad superior que sólo podrá ser alcanzado mediante el respeto a los cuatro elementos de la sostenibilidad: (i) Sostenibilidad económica, proporcionada por la eficiencia y la competitividad en los procesos productivos; (ii) Sostenibilidad social, proporcionada por el impacto visible del crecimiento económico sobre la calidad de vida de la población en general; (iii) Sostenibilidad ambiental, que implica el uso racional de los recursos naturales y la conservación del patrimonio ecológico para generaciones futuras; y (iv) Sostenibilidad político-institucional, que consiste en la creación de condiciones para que los diversos agentes públicos y privados de la sociedad puedan y quieran contribuir al proceso de desarrollo e integración” (CDE, 2002: 5).

- *Convergencia Normativa*: la compatibilización de las normas y parámetros regulatorios para una armonización de los requerimientos y requisitos de inversión es un componente fundamental. Se busca la desregulación nacional y la regulación supranacional, derribando los instrumentos del Estado para el control de los flujos sobre los territorios nacionales y garantizando la movilidad transfronteriza. El CDE plantean que: “*como parte de los requisitos para viabilizar las inversiones en infraestructura regional, es necesaria la voluntad política de los gobiernos para promover y facilitar el diálogo entre las autoridades reguladoras y de planificación de los países con el fin de lograr compatibilidad entre las reglas que rigen y orientan las actuaciones de la iniciativa privada en la región*”. (2002: 5-6). En tal sentido y con una mirada de regionalismo abierto se cree que una economía más desregulada y con normativas regionales homogeneizadas, con mínimos requerimientos al capital transnacional, promueven mayor inversión extranjera directa.

- *Coordinación Público-Privada*: Este principio orientador está directamente relacionado con la convergencia normativa. Es un propósito central de las instituciones financieras lograr acuerdos que flexibilicen las normas de inversión extranjera a escala regional. El gran peso que en las economías nacionales tienen las grandes corporaciones obliga a pensar en normas y acuerdos que garanticen el financiamiento compartido, Público – Privado, de estas obras de infraestructura. Sobre todo porque se planifica una cartera de proyectos de alcance subregional que no es posible afrontar, sobre todo por los Estados más débiles de Suramérica. En tal sentido se plantea que:

“Los desafíos del desarrollo de la región plantean la necesidad de coordinación y liderazgos compartidos entre los gobiernos (en sus distintos niveles) y el sector empresarial privado, incluyendo tanto la promoción de asociaciones estratégicas público-privadas para el financiamiento de proyectos de inversión, así como consultas y cooperación para el desarrollo de un ambiente regulatorio adecuado para la participación significativa del sector privado en las iniciativas de desarrollo regional e integración” (CDE, 2002: 6).

En los últimos años, sobre todo con los cambios en las relaciones de fuerzas latinoamericanas, con una tendencia más marcada hacia gobiernos neoliberales como el de Michel Temer en Brasil o Mauricio Macri en la Argentina los acuerdos público - privados de inversión en infraestructura han proliferado. Argentina por ejemplo aprobó a fines del 2016 una ley de Sistema de Participación Público-Privado que otorga enormes beneficios a los inversores con la posibilidad de establecer reglas de ganancia mínima y tribunales internacionales para la resolución de diferendos.

- *El uso intensivo de Tecnologías de Información y Comunicaciones (TICs)* esto está vinculado con el componente inmaterial de las redes, y se promueve con el fin de superar barreras geográficas y operativas. El propósito final es la interconexión de las diferentes estructuras y redes de fibra óptica y la conformación del Anillo Óptico Suramericano. Las redes de información y comunicación cumplen un rol central en un sistema productivo cada vez más fragmentado e informatizado.

“El uso intensivo de las más modernas tecnologías de informática y comunicaciones permite promover una transformación total de los conceptos de distancia y espacio a fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región y acercar la economía suramericana a los grandes motores de la economía mundial. La difusión y uso intensivo de estas tecnologías apoya una transformación no sólo de los sistemas productivos de la región, sino también del funcionamiento general de la sociedad” (CDE, 2002: 5).

El desarrollo de las TICs se relaciona con un medio técnico-científico-informacional donde la inmediatez en las comunicaciones es un factor imprescindible.

- Finalmente el *Aumento del Valor Agregado de la Producción* es planteado como un criterio a seguir en el diseño de los ejes de integración y desarrollo en Suramérica. “*El desarrollo y la integración regional no deben ser simplemente para producir más de lo que tradicionalmente hemos producido, sino que debe ser un proceso de mejoramiento constante de la calidad y productividad de los bienes y servicios (mediante la innovación y la generación de conocimiento) para que la economía genere cada vez más riqueza para la sociedad*” (CDE, 2002: 5). Sin embargo, la interconexión propuesta y los resultados de la misma luego de casi dos décadas de desarrollo han consolidado el perfil primario exportador de la región y el desarrollo industrial mayoritariamente se centró en la denominada industria minera y en la agroindustria o en muchos casos la industria de ensamble con un bajo valor agregado.

2.2. La Cartera de Proyectos de IIRSA – COSIPLAN.

La “*Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana*” está compuesta por obras, en su mayoría de gran envergadura, que promueven la conectividad regional. La conformación de la Cartera de Proyectos se dio a partir de la aplicación de lo que el Comité Técnico de la Iniciativa denomina Metodología de Planificación Territorial Indicativa. Esta metodología parte de la identificación de los Ejes de Integración y Desarrollo y los proyectos que compone cada eje buscando facilitar el libre flujo de mercancías y eliminando los obstáculos a la circulación, físicos, técnicos y normativos.

Esta cartera de proyectos está compuesta también por Proyectos Ancla, 50 en la actualidad, que son “mega obras estructuradas” a partir de las cuales se genera una sinergia de proyectos e iniciativas articuladoras de un grupo de proyectos por eje.

“Los proyectos ancla dan sentido a la formación de los grupos y viabilizan las sinergias. Son aquellos identificados como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo, en beneficio del desarrollo económico y social. No necesariamente son los proyectos de mayor tamaño o inversión estimada.

La mayor parte de los 47 grupos que conforman los nueve Ejes de Integración y Desarrollo tienen uno o dos proyectos ancla, según la necesidad de articular con mayor efectividad los demás proyectos del conjunto.

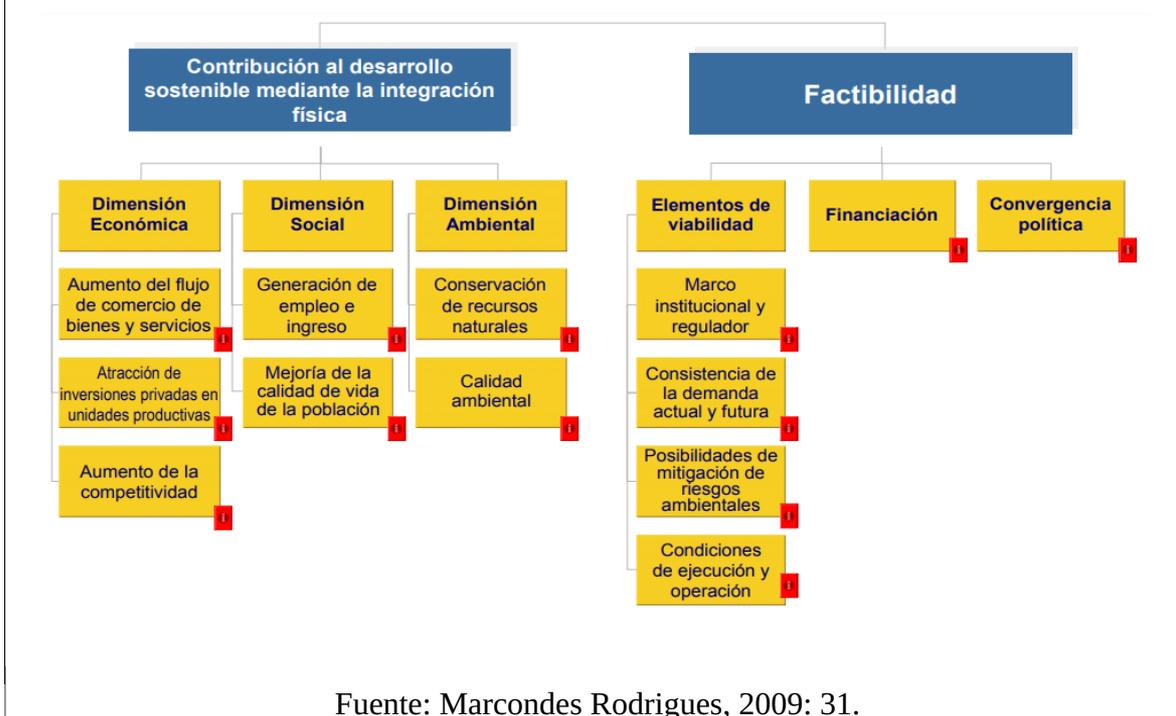
Los proyectos ancla son 50, por una inversión estimada de US\$ 15.475 millones, lo que implica el 8% del esfuerzo financiero de toda la cartera” (IIRSA-COSIPLAN, 2017: 45).

La Metodología de Planificación Territorial Indicativa es aplicada siguiendo nueve pasos, según lo analiza Marcondes Rodrigues ex coordinador de la Secretaría del CCT de IIRSA por el BID:

- “1. Análisis del territorio, actividades económicas, aspectos sociales y ambientales, infraestructura existente, proyectos identificados y otras informaciones relevantes (Visión de Negocios del EID)
2. Definición de los Grupos de Proyectos según un proceso tentativo de identificación de la sinergia horizontal o vertical entre los proyectos.
3. Identificación del Proyecto-Ancla.
4. Identificación de la Función Estratégica del Grupo de Proyectos: los efectos económicos, sociales y ambientales del conjunto de proyectos.
5. Discusión para el establecimiento de los Factores de Análisis y sus pesos.
6. Análisis de consistencia de la Función Estratégica del Grupo de Proyectos con respecto a las características del espacio geoeconómico en consideración.
7. Identificación de proyectos faltantes en el Grupo, incluyendo aquellos necesarios para la sostenibilidad económica, social, ambiental e institucional, así como para la funcionalidad de la cadena logística de infraestructura.
8. Análisis comparativo de los Grupos en cada EID, búsqueda de la mejor funcionalidad y sinergia. Cambio eventual de proyectos entre Grupos.
9. Identificación de los aspectos de los procesos sectoriales, particulares de cada Grupo de Proyectos, que inciden en su funcionamiento” (2013: 9 -10).

La Cartera de Proyectos, según el mismo, un actor central en su diseño, está construida a partir de considerar dos factores de análisis: la contribución de cada obra al desarrollo mediante la integración física incorporando una dimensión económica, una social y una ambiental; y la factibilidad de cada proyecto.

Gráfico 7: Factores de análisis en la construcción de la Cartera de Proyectos de IIRSA.



IIRSA cuenta además con un Sistema de Información de Proyectos (SIP) que es una herramienta de apoyo a la planificación y análisis de la infraestructura de integración donde se encuentra la información sistematizada de los proyectos. La información es actualizada por un responsable designado por el país o países involucrados en el mismo.

El sistema está integrado por una base de datos de la Cartera de Proyectos, una base de datos de los proyectos estructurados de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) y por un Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) de la API que permite seguir el progreso del proyecto a lo largo de lo que denominan su “ciclo de vida” detectando los desvíos que se produzcan y las causas que los originaron (IIRSA- COSIPLAN, 2017). A partir de esta metodología de Planificación Territorial Indicativa se conformó originalmente en el año 2004 una cartera de 335 proyectos de infraestructura organizados en 40 Grupos de Proyectos y 10 ejes de integración y desarrollo, que representaban una inversión estimada de 37.424,8 millones de dólares. En la actualidad, luego del ingreso de IIRSA como foro asesor del COSIPLAN en el año 2011 la Cartera de Proyectos se elevó a 562 por una inversión estimada de 198.901 millones de dólares distribuidos en todo el territorio suramericano en 9 ejes de integración y desarrollo.

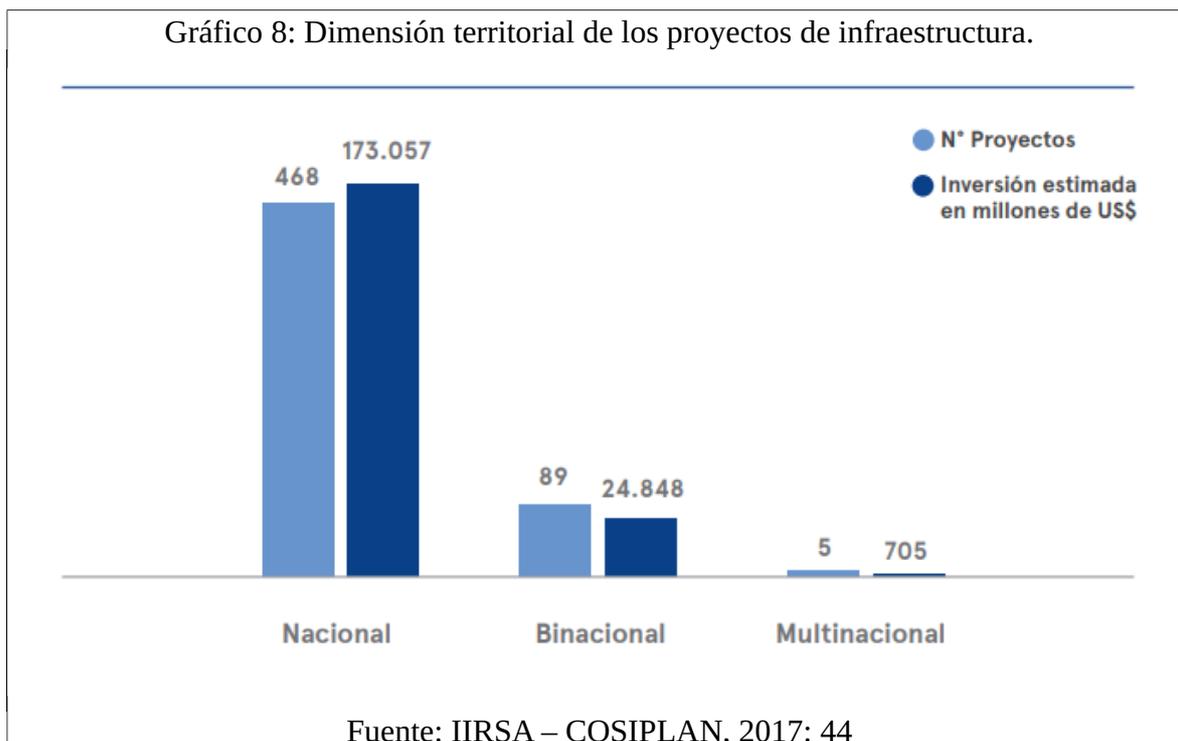
“Los EIDs son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Los EIDs representan una referencia territorial para el desarrollo sostenible de la región que facilitará el acceso a zonas de alto potencial productivo que se encuentran actualmente aisladas o subutilizadas debido a la deficiente provisión de servicios básicos de transporte, energía o comunicaciones” (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

Vencer las barreras físicas, legales y sociales para poder implementar la IIRSA, supone cambios profundos en la geografía, la legislación de los Estados y las relaciones sociales (Zibechi, 2010). Como ya se explicitó en esta tesis, los proyectos de infraestructura hegemónicos consideran al continente sudamericano como la suma de siete espacios diferentes de tránsito y circulación, atendiendo a la dinámica de los flujos actuales y futuros como un componente esencial en la producción del territorio. Estos espacios son: el Litoral Atlántico, el Litoral Pacífico, la Cordillera Andina, la Cuenca del Orinoco, la Cuenca del Amazonas, La Cuenca del Plata y la Meseta Brasileña.

Estos espacios de tránsito son interconectados a partir de un complejo entramado de obras de infraestructura que componen los ejes de integración que articulan los territorios más atractivos para la acumulación del capital, generalmente espacios densos en recursos estratégicos, con los centros internacionales de producción y consumo a través de puertos ubicados en el Atlántico y en el Pacífico. De los 562 proyectos que integran la Cartera en la actualidad, 409 se encuentran activos por una inversión de 150.405 millones de dólares y 153 proyectos ya fueron concluidos por una inversión de 48.496 millones.

Es un dato de significativa importancia que el 83% de los proyectos de una agenda consensuada regional son de alcance nacional y sólo el 16% son binacionales y un 1% multinacionales.

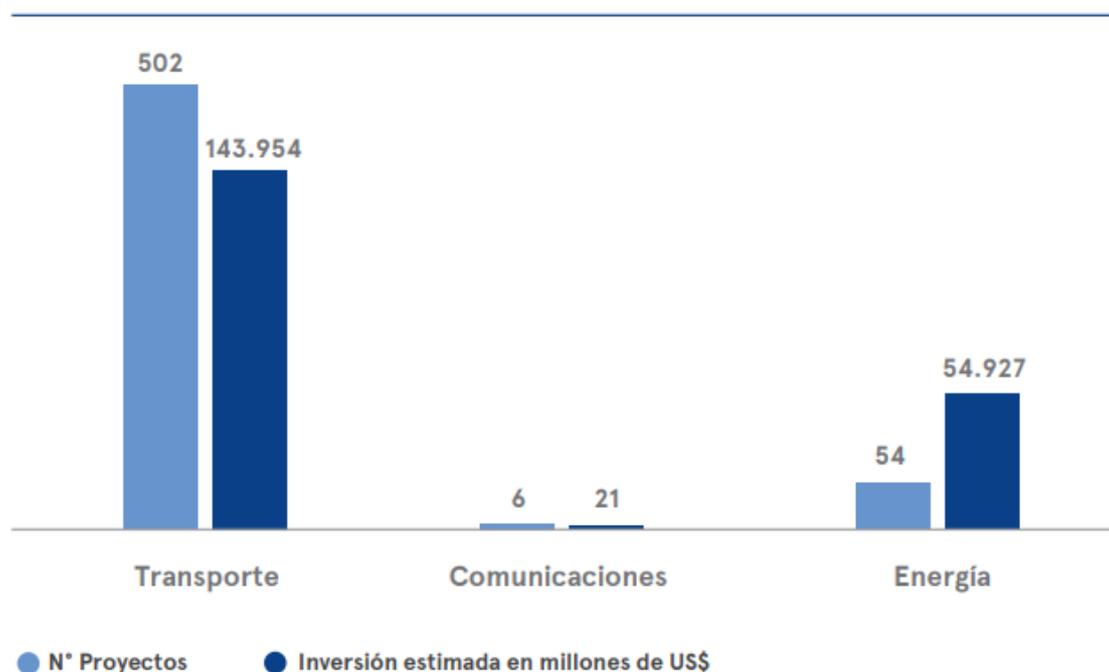
Gráfico 8: Dimensión territorial de los proyectos de infraestructura.



Los proyectos nacionales tienen sin embargo un impacto que excede la dimensión local dado que la articulación de varios de estos proyectos es indispensable generalmente para atender conectividades transnacionales y en muchos casos existen varios proyectos que resuelven una misma conectividad de escala regional (IIRSA- COSIPLAN, 2017).

Con respecto a los sectores y sub sectores que componen la cartera es importante remarcar que está integrada mayoritariamente por proyectos de transporte, alcanzando éstos casi el 90% de la misma y el 72% de la inversión estimada. Los proyectos que más costo tienen son los de energía que absorben el 28% del presupuesto y son sólo 54 proyectos que se encuentran localizados sobre todo en la Hidrovía Paraguay-Paraná, en el Eje del MERCOSUR y Andino. Las comunicaciones constituyen el sector de menor relevancia en cantidad y costo con sólo 6 proyectos.

Gráfico 9: Cantidad de proyectos y monto de inversión estimada por sector.



Fuente: IIRSA – COSIPLAN, 2017: 47

La cartera de proyectos se divide en diez subsectores, debido a que los proyectos tienen especificidades respecto de sus requerimientos técnicos y normativos, los alcances económicos y los plazos de realización: aéreo, carretero, ferroviario, fluvial, marítimo, multimodal, paso de frontera, generación energética, interconexión energética, interconexión de comunicaciones.

De la lectura de los proyectos por subsector es posible afirmar que el transporte carretero es el de mayor importancia en la región y dónde se concentra la mayor cantidad de proyectos, casi la mitad, e inversión, lo cual atiende al diagnóstico inicial del BID del año 2000 de la necesidad de mejorar y modernizar la red vial.

“Es el sub-sector en el que se encuentran la mayor cantidad de obras de la cartera, casi la mitad del total, por el 40% de la inversión estimada. Casi el 70% de todas las obras carreteras concluyeron o se encuentran en ejecución. Los proyectos se concentran en el Eje MERCOSUR-Chile y en el Eje de Capricornio, aunque todos los Ejes tienen al mínimo diez obras de este sub-sector. La mitad de las obras, y de la inversión estimada, implican la rehabilitación, ampliación, o mantenimiento de carreteras existentes y más de un tercio de los proyectos son nuevas carreteras por el 20% de inversión total del sub-sector. Sin embargo, la mayor inversión estimada está relacionada con los trabajos de ampliación, sumando la mitad del

esfuerzo presupuestario dedicado a todo el sub-sector” (IIRSA-COSIPLAN, 2017: 48).

Esta hegemonía del transporte automotor, carretero, tiene casi un siglo pese a ser uno de los medios más caros y que su desmedido desarrollo genere un fuerte impacto ambiental comparado con otros como el ferroviario o el fluvial.

El subsector aéreo es uno de los que fueron marcados como más deficitarios en el informe que dio origen a la IIRSA, sobre todo atendiendo a la escasa dinámica de los vuelos intra-regionales. Sin embargo, en los proyectos desarrollados hasta el momento, puede afirmarse que un tercio de las obras sobre aeropuertos pertenecen al Eje MERCOSUR-Chile, que es el de mayor desarrollo histórico de infraestructura de la región. Sumando el segundo eje, el Interoceánico Central, alcanzan a más de la mitad de los proyectos aéreos de toda la cartera. En términos de inversión estimada el primer eje concentra el 71% del monto total del sub-sector (IIRSA - COSIPLAN, 2017). El transporte aéreo sólo cuenta con 24 proyectos de los 502 del sector y concentrados éstos en los principales núcleos urbanos.

Con respecto al transporte ferroviario, si bien en los informes de los principales organismo supranacionales como CEPAL, COSIPLAN, BID se marca la eficiencia del tren en el transporte de cargas y pasajeros, es uno de los menos desarrollados en la cartera de proyectos, a diferencia de las obras carreteras, la mayoría de las 53 obras ferroviarias se encuentran principalmente en etapas tempranas de desarrollo (casi el 60% de los proyectos se encuentran en perfil y pre-ejecución), según la Cartera de Proyectos 2017 esto se vincula a la envergadura, la dimensión de la inversión estimada por obra, y alcance de las conectividades propuestas con este modo de transporte (IIRSA, 2017).

Algo similar ocurre con el transporte fluvial, aunque es considerado el más barato y eficiente, las obras planificadas se encuentran en una etapa temprana de desarrollo o en pre ejecución. *“...se concentran, por la naturaleza del territorio, en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (55% de los proyectos por el 72% de la inversión) y del Amazonas (25% de los proyectos por el 18% de la inversión) (...) casi el 60% se encuentra en etapas tempranas (perfil y pre-ejecución), mientras que el restante 40% se reparte aproximadamente en igual medida entre las obras en ejecución y las concluidas”* (IIRSA – COSIPLAN, 2017: 49).

El Eje Hidrovía Paraguay-Paraná y del Amazonas son también los que concentran la mayor cantidad de proyectos del subsector de generación de energía, junto con el Eje

Mercosur – Chile. En el caso de la Hidrovía y el Amazonas se destaca el peso de las grandes represas hidroeléctricas ejecutadas y proyectadas como la de Corpus Cristi entre Argentina y Paraguay que es una de las tres obras más costosas de toda la Cartera de Proyectos con una inversión estimada de 8.000 millones de dólares.

Con respecto al sub- sector marítimo de los 35 puertos incluidos solamente 5 son obras nuevas y se concentran en el Eje Amazonas, Mercosur-Chile y del Sur. Con respecto al sub sector multimodal es de destacarse que las obras se encuentran en una etapa temprana de desarrollo, en la actualidad no existen proyectos en ejecución y los que se proyectan se ubican mayoritariamente en el Eje Amazonas, aunque el 70% de la inversión estimada se reparte entre la Hidrovía Paraguay-Paraná y el Eje Interoceánico Central (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

Finalmente con respecto a las comunicaciones sólo se encuentran seis proyectos, cuatro de los cuales son binacionales y en la actualidad no se encuentra en el sector ninguna obras en etapa de ejecución, 3 obras están concluidas y tres en perfil.

En el siguiente cuadro, elaborado para la última Cartera de Proyectos (2017) por IIRSA -COSIPLAN es posible dimensionar la cantidad de proyectos por sub sector y la inversión estimada:

Gráfico 10: Sub-sectores de los proyectos e inversión estimada.

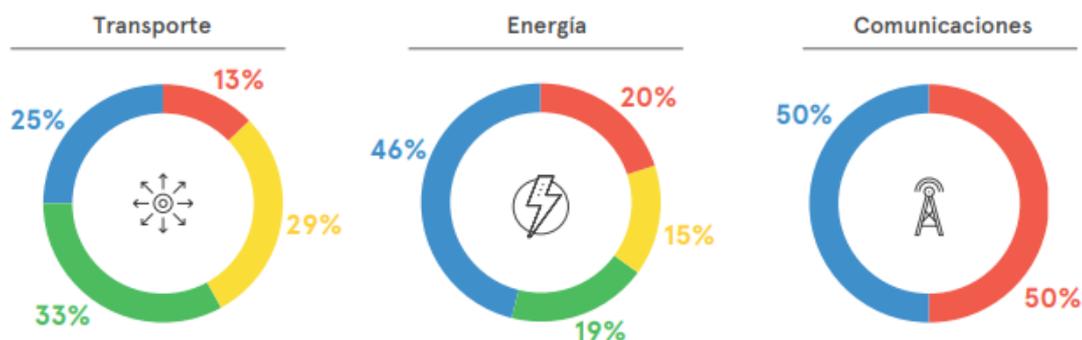
Sector / Sub-sector	N° de proyectos	% Proyectos	Inversión estimada*	% Inversión
Aéreo	24	4,3	7.588,1	3,8
Carretero	258	45,9	69.354,2	34,9
Ferroviano	53	9,4	52.065,3	26,2
Fluvial	71	12,6	2.898,3	1,5
Marítimo	35	6,2	10.418,7	5,2
Multimodal	14	2,5	679,3	0,3
Pasos de Frontera	47	8,4	949,7	0,5
Generación Energética	25	4,4	43.516,5	21,9
Interconexión Energética	29	5,2	11.410,2	5,7
Interconexión de comunicaciones	6	1,1	21,0	0,0
TOTAL	562	100,0	198.901,4	100,0

Fuente: IIRSA – COSIPLAN, 2017: 50

Es importante destacar que cerca de un tercio de los proyectos se encuentra en ejecución y de ellos más del 90% son de transporte y que la inversión estimada en estas obras en ejecución también equivale aproximadamente a un tercio del presupuesto de la Cartera. (IIRSA – COSIPLAN, 2017). Los proyectos concluidos, en 17 años de desarrollo de la iniciativa, equivalen al 27, 7% de la cartera. Mientras que los que están en la etapa de perfil y pre-ejecución rondan el 40%. En todas las etapas los proyectos que mayoritariamente componen la cartera son de transporte y dentro de este grupo el sub grupo de transporte carretero es el prioritario.

Gráfico 11: Etapas de los proyectos por sector.

	Proyectos					Inversión estimada	
	Transporte	Energía	Comunicaciones	Total	%	Millones de US\$	%
Perfil	67	11	3	81	14,4	136.220,9	18,2
Pre-ejecución	144	8	0	152	27,1	52.842,6	26,6
Ejecución	166	10	0	176	31,3	61.341,3	30,8
Concluido	125	25	3	153	27,2	48.496,5	24,4
TOTAL	502	54	6	562	100,0	198.901,4	100,0



Fuente: IIRSA – COSIPLAN, 2017: 54

Analizar los proyectos concluidos, como parte del avance de las obras de la cartera de IIRSA, permite un acercamiento parcial a las prioridades en la infraestructura de la región. Los proyectos concluidos son 153 y demandaron una inversión de 48.496 millones de dólares, una inversión superior al presupuesto inicial previsto para toda la Cartera de IIRSA que era de 37.424,8 millones de dólares en el 2004. Se construyó hasta el momento

aproximadamente un cuarto de los proyectos priorizados por los países de Suramérica con 25 obras finalizadas en 2017. (IIRSA- COSIPLAN, 2017).

Los países que más proyectos concluyeron son los dos más grandes de la región, Argentina y Brasil, con 32 proyectos cada uno. Sin embargo, el porcentaje de inversión en obras ejecutadas de Brasil (64%) es mucho mayor a la de Argentina (14%). Es importante remarcar que los proyectos concluidos hasta el momento son en un 85% nacionales (IIRSA- COSIPLAN, 2017).

La mayoría de los proyectos fueron concluidos con financiamiento público, 122 proyectos, sólo 21 tuvieron financiamiento privado y 10 mixto entre los cuales se encuentra el proyecto de mayor inversión en la historia de la iniciativa, el Complejo Hidroeléctrico de Río Madeira, con una inversión de 18.209 millones de dólares, finalizado el año 2017.

Es oportuno destacar que si bien IIRSA nace en el año 2000 la primera cartera de proyectos se consensuó en el año 2004 y que a lo largo de casi una década y media la Cartera se modificó y se fue reactualizando acorde a los cambios en los procesos de planificación territorial en cada uno de los países de la región. Como el propio informe anual de IIRSA - COSIPLAN afirma:

“A lo largo de la última década la conformación de la cartera se modificó y fue atravesando actualizaciones como resultado del proceso de planificación territorial de los países. La cantidad de proyectos y la inversión estimada de la cartera se incrementaron año tras año, con excepción de 2014, año en que, como resultado de un análisis exhaustivo de los países, fueron excluidos proyectos que desde 2008 o antes no habían experimentado avances. En el 2015 la cantidad de proyectos volvió a aumentar, a raíz también de una redefinición del área de influencia del Eje del Sur, que sumó varios territorios del sur de Chile y Argentina.

Entre 2016 y 2017 nuevamente la cantidad total de proyectos de la cartera se redujo. Gran parte de los que fueron excluidos de la cartera pertenecían a Argentina y Brasil. Esto se debe a una revisión profunda de las prioridades de inversión por parte de los nuevos gobiernos de ambos países. Sin embargo, la inversión estimada siguió aumentando a lo largo de los años” (2017: 61).

Desde el 2004 al 2017 la Cartera de Proyectos se incrementó a un promedio de 17 proyectos por año y 12.420 millones de dólares anuales. El último informe del 2017 registra un incremento del 4% en la inversión total estimada en relación al relevamiento del año anterior. Dado que la cartera no es un portafolio cerrado el número de proyectos cambia de año a año por diferentes factores que hacen a la incorporación de nuevas obras o a la expulsión de obras estancadas, sin avance real.

En el último informe anual de la Cartera de Proyectos se argumenta que los diferentes ritmos de avance de las obras se deben a una multiplicidad de factores entre los que se destacan:

- La dimensión y complejidad técnica de algunas de ellas.
- La necesidad de coordinación intergubernamental en el caso de los proyectos bi o multinacionales.
- El monto de las obras y la restricción presupuestaria que enfrentan algunos gobiernos, así como la competencia con otras iniciativas dentro de los países por los recursos disponibles.
- La reformulación del alcance del proyecto por situaciones ajenas al mismo, que puede implicar un retroceso a etapas anteriores del ciclo de vida” (IIRSA – COSIPLAN, 2017: 64, 65).

Atendiendo a esta disparidad en el desarrollo de los proyectos de infraestructura, al estancamiento por diversos factores de muchas de las obras planificadas desde el 2004, y la necesidad de profundizar la integración física transfronteriza como consecuencia del desarrollo de modelos productivos que amplían su escala de manera permanente y la dinámica de la exportación de commodities de los últimos años, se consensuó desde el año 2011 una Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

La API consiste en un conjunto de 31 proyectos estructurados por un monto de inversión estimado en 20.148 millones de dólares, de carácter estratégico y de alto impacto para la integración física. Un proyecto estructurado busca consolidar redes de conectividad física con alcance regional, con el propósito de potenciar sinergias existentes y solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada. La API implica el 17% de los proyectos de toda la Cartera del IIRSA- COSIPLAN para el año 2017, y el 12% de su inversión estimada (IIRSA-COSIPLAN, 2017b).

2.3. La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

La API es el resultado de la convergencia de la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) de la IIRSA que fue lanzada en el año 2005 con el objetivo de acelerar los resultados de la integración física focalizada en un subconjunto de obras de gran importancia estratégica, 33 en total, y la política llevada adelante desde su creación en el año 2008 por la UNASUR a través del COSIPLAN como instancia de discusión estratégica para la planificación e implementación de la integración de la infraestructura regional, incorporando la IIRSA como foro técnico (IIRSA –COSIPLAN, 2017b).

La API es una de las principales acciones de COSIPLAN para coordinar los esfuerzos de los países de la región en la modernización de la infraestructura apoyándose en la experiencia y los resultados alcanzados desde el año 2000 con la IIRSA a través de la Cartera de Proyectos descrita en el apartado anterior.

Durante el 2011 se conformó la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración cuyo objetivo explícito es: *“promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura para su integración física, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas”*. (IIRSA –COSIPLAN, 2017b: 13)

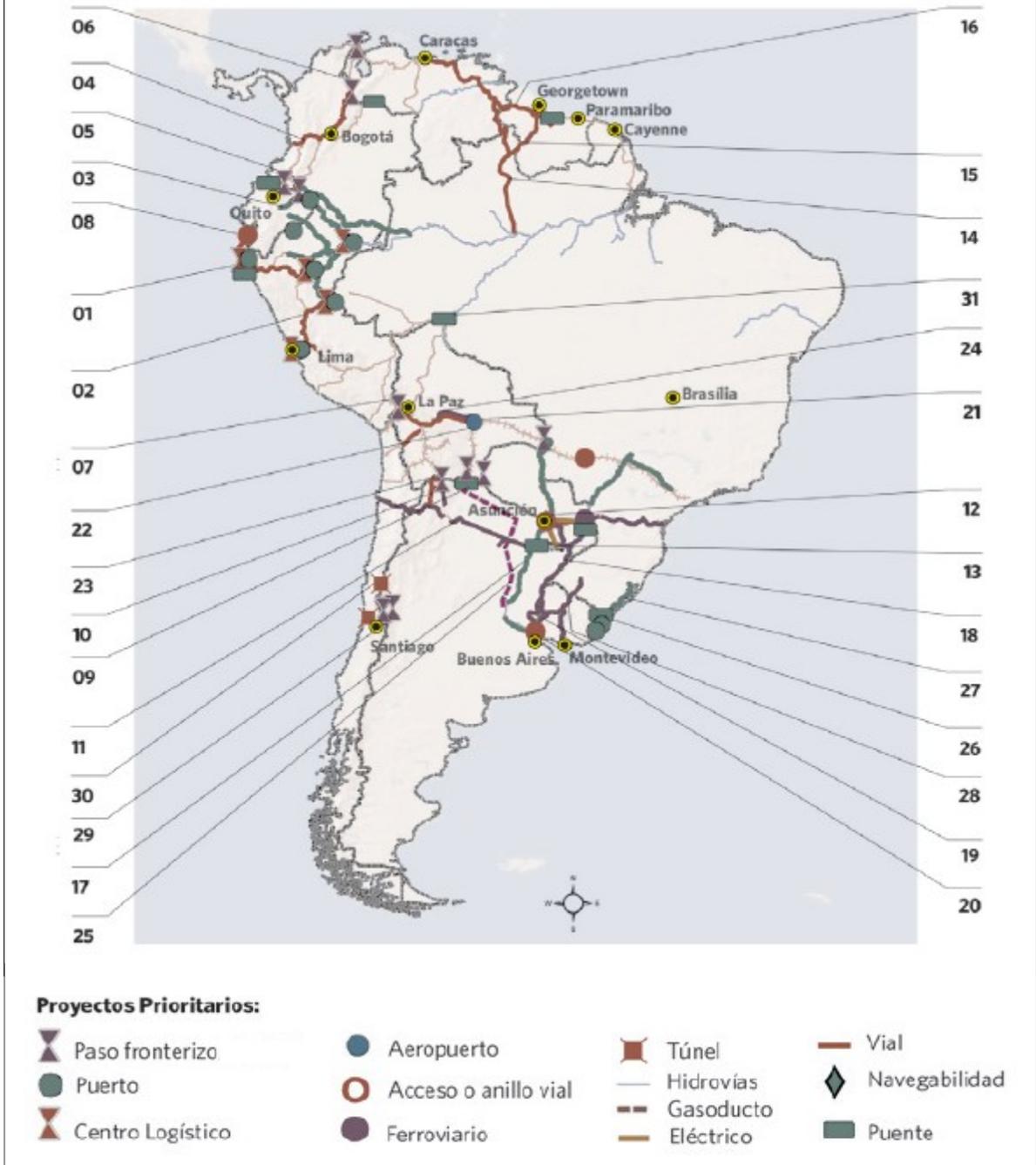
La API está compuesta por proyectos estructurados que se componen de una o más obras de la cartera de IIRSA-COSIPLAN que consolidan redes de conectividad física con alcance regional, con el propósito de potenciar sinergias existentes o remover obstáculos y superar deficiencias en la infraestructura implantada. Estos proyectos fueron establecidos atendiendo a determinadas características:

- El desarrollo de la infraestructura de integración es una herramienta del desarrollo sostenible económico, social y ambiental.
- La Agenda está conformada por proyectos de alto impacto para la integración física regional, pudiendo ser estos nacionales, binacionales o multinacionales.
- Los doce países están representados y existe equilibrio en el número de proyectos impulsado por cada país.
- Los proyectos son seleccionados por consenso a partir de los criterios definidos.
- Los proyectos buscan siempre que sea viable y conveniente el incremento relativo de los distintos modos de transporte.
- Los proyectos prioritarios podrán ser complementados por acciones en materia regulatoria y de planificación territorial que constituirán un Programa Territorial de Integración.
- Los proyectos de la AIC que no fueron concluidos podrán ser seleccionados para formar parte de la API, toda vez que cumplan con los criterios de la Agenda” (IIRSA-COSIPLAN, 2017b: 16).

Los proyectos de Agenda pueden ser proyectos nacionales, que por su relevancia estratégica contribuyan a la resolución de una conectividad regional, de esta manera aunque existan proyectos estructurados cuya ubicación se encuentra en un solo país, dado que la Cartera de Proyectos y la API es diseñada en base a criterios económicos y priorizando los espacios de circulación, su importancia suele ser considerada por más de un país, incluso por un territorio muy significativo de la sub-región, lo cual garantiza la binacionalidad o la multinacionalidad del impacto de los mismos. En su primera versión la Agenda estuvo compuesta por 31 proyectos estructurados, la mayoría ya en estado de

ejecución, distribuidos en los diferentes Ejes de Integración planificados por IIRSA, que incluían 88 proyectos individuales, por un total de inversión estimada de 13.653 millones de dólares.

Mapa 7: Proyectos estructurados de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración en el año 2011



Referencias:

—	Corredor vial	●	Capital de nación
+++	Corredor ferroviario	—	Hidrovas principales
—	Vialidad existente	—	Hidrografía

Fuente: IIRSA – COSIPLAN, 2017b: 20

REFERENCIAS:

1. Eje Vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías
2. Eje Vial Callao - La Oroya - Pucallpa, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías
3. Acceso Nororiental al Río Amazonas
4. Corredor Vial Caracas - Bogotá - Buenaventura / Quito
5. Interconexión Fronteriza Colombia - Ecuador
6. Sistema de Conectividad de Pasos de Frontera Colombia - Venezuela
7. Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero
8. Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación del Tramo Sullana - Aguas Verdes (incluye Vía de evitamiento de Tumbes)
9. Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera
10. Conexión Oeste Argentina - Bolivia
11. Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá - Antofagasta
12. Conexión Vial Foz - Ciudad del Este - Asunción - Clorinda
13. Línea de Transmisión 500 kV (Itaipú - Asunción - Yacyreta)
14. Rehabilitación de la Carretera Caracas - Manaos
15. Ruta Boa Vista - Bonfim - Lethem - Linden - Georgetown
16. Rutas de Conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (South Drain - Apura - Zanderij - Moengo - Albina), incluyendo la Construcción del Puente sobre el Río Corentine
17. Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos de la Cuenca del Plata
18. Interconexión Ferroviaria Paraguay - Argentina - Uruguay
19. Rehabilitación del Ramal Ferroviario Chamberlain - Fray Bentos
20. Circunvalación Vial de Nueva Palmira y Sistema de Accesos Terrestres al Puerto
21. Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (Hub Aeropuerto Internacional Viru Viru, Santa Cruz)
22. Mejoramiento de la Conectividad Vial en el Eje Interoceánico Central

23. Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro
24. Corredor Ferroviario Bioceánico Central (Tramo Boliviano)
25. Gasoducto del Noreste Argentino
26. Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco
27. Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merín y Lagoa Dos Patos
28. Corredor Ferroviario Montevideo - Cacequí
29. Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor
30. Túnel Binacional Agua Negra
31. Conexión Porto Velho - Costa Peruana

En los 5 años de desarrollo de la API la inversión estimada aumentó un 16.7% pasando de 17.261 millones de dólares a 20.149 y sumándose 15 proyectos individuales al número inicial de 88. El aumento más significativo se da en el Eje MERCOSUR –Chile que es el corredor con el mayor desarrollo histórico de la infraestructura regional, donde se integran los principales núcleos urbanos del subcontinente y la mayor producción industrial.

Gráfico 12: Evolución de la Agenda de Proyectos Prioritarios, en cantidad e inversión, 2012 - 2016

Evolución de la API entre 2012 y 2016		
	Nº Proyectos Individuales	Inversión Estimada*
2012	88	17.260,7
2013	101	16.715,8
2014	100	21.172,6
2015	103	21.135,5
2016	103	20.148,6

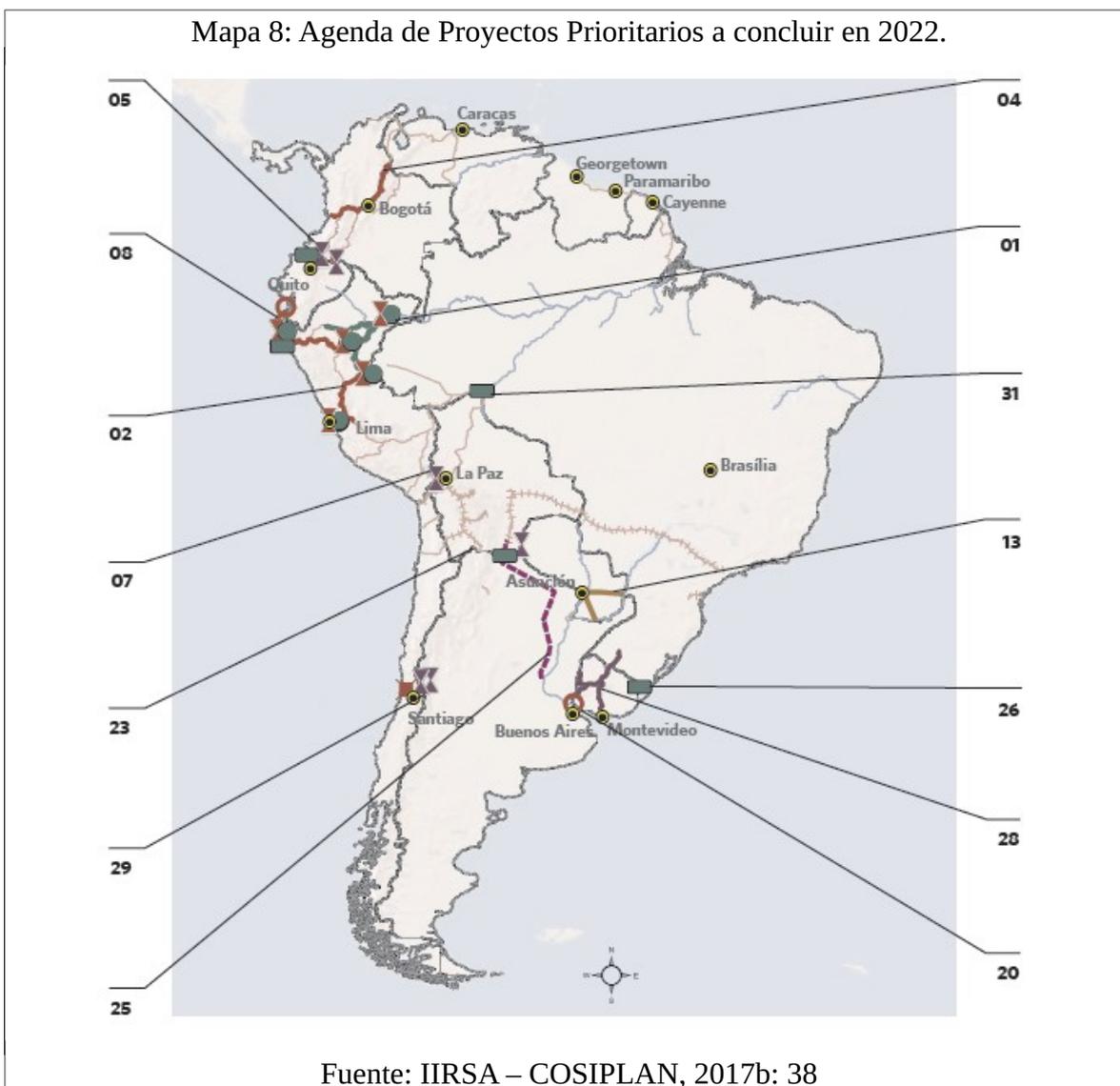
*En millones de US\$

Fuente: IIRSA –COSIPLAN, 2017b: 22

En el año 2017 la API ingresó en un período de revisión y balance del trabajo quinquenal. Los países acordaron reorientar la API en dos conjuntos de proyectos. El primero conformado por proyectos con fecha prevista de conclusión en 2022 y el segundo

en 2027. Hay una tercera categoría para los proyectos “no prioritarios” que son aquellos en los que no existió avance alguno en los 5 años.

El resultado de este trabajo fue una nueva Agenda dividida en dos etapas 2017 - 2022 y 2022 - 2027. La API 2022 cuenta con 14 proyectos estructurados, de los 31 identificados en 2011, conformados por 42 proyectos individuales con una inversión estimada de 11.087 millones de dólares (IIRSA –COSIPLAN, 2017b).



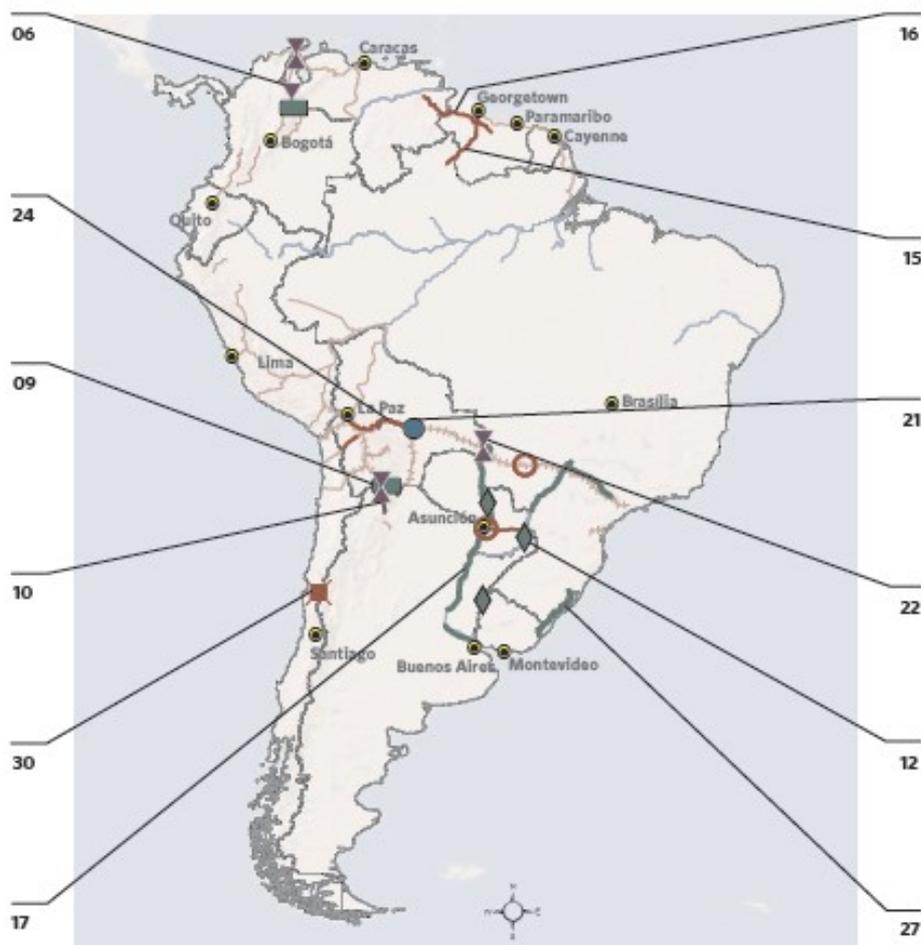
Estos proyectos son:

- Eje vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, puertos e hidrovías (API 1)
- Eje vial Callao - La Oroya - Pucallpa, puertos e hidrovías (API 2)
- Corredor vial Caracas - Bogotá - Buenaventura / Quito (API 4)

- Interconexión fronteriza Colombia - Ecuador (API 5)
- Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero (API 7)
- Autopista del Sol: Mejoramiento y rehabilitación del tramo Sullana - Aguas Verdes (API 8)
- Línea de transmisión 500 kV (Itaipú - Asunción - Yacyreta) (API 13)
- Circunvalación de Nueva Palmira, adecuación de la red vial de influencia directa y sistema de accesos terrestres al puerto (API 20)
- Paso de frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro (API 23)
- Gasoducto del Noreste Argentino (API 25)
- Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco (API 26)
- Corredor ferroviario Argentina-Uruguay-Brasil (API 28)
- Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor (API 29)
- Conexión Porto Velho - Costa Peruana (API 31)

La API 2027 cuenta con 12 proyectos estructurados, de los 31 identificados en 2011, conformados por 35 proyectos individuales con una inversión estimada de 12.009 millones de dólares.

Mapa 9: Agenda de Proyectos Prioritarios a concluir en 2027.



Fuente: IIRSA – COSIPLAN, 2017b: 24.

Estos proyectos son:

- Sistema de conectividad de Pasos de Frontera Colombia – Venezuela (API 6)
- Desarrollo territorial para la integración de frontera y conectividad en Salvador Mazza - Yacuiba (API 9)
- Desarrollo territorial para la integración de frontera y conectividad en La Quiaca - Villazón (API 10)
- Conexión vial Foz - Ciudad del Este - Asunción – Clorinda (API 12)
- Ruta Boa Vista - Bonfim - Lethem - Linden - Georgetown (API 15)
- Rutas de conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (South Drain - Apura - Zanderij - Moengo - Albina), incluyendo la construcción del puente sobre el Río Corentine (API 16)
- Mejoramiento de la navegabilidad de los Ríos de la Cuenca del Plata (API 17)

- Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (Hub Aeropuerto Internacional Viru Viru, Santa Cruz) (API 21)
- Mejoramiento de la conectividad vial en el Eje Interoceánico Central (API 22)
- Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (Tramo Boliviano) (API 24)
- Transporte multimodal en Sistema Laguna Merín y Lagoa Dos Patos (API 27)
- Túnel Binacional Agua Negra (API 30)

2.4. Los Ejes de Integración y Desarrollo (EID).

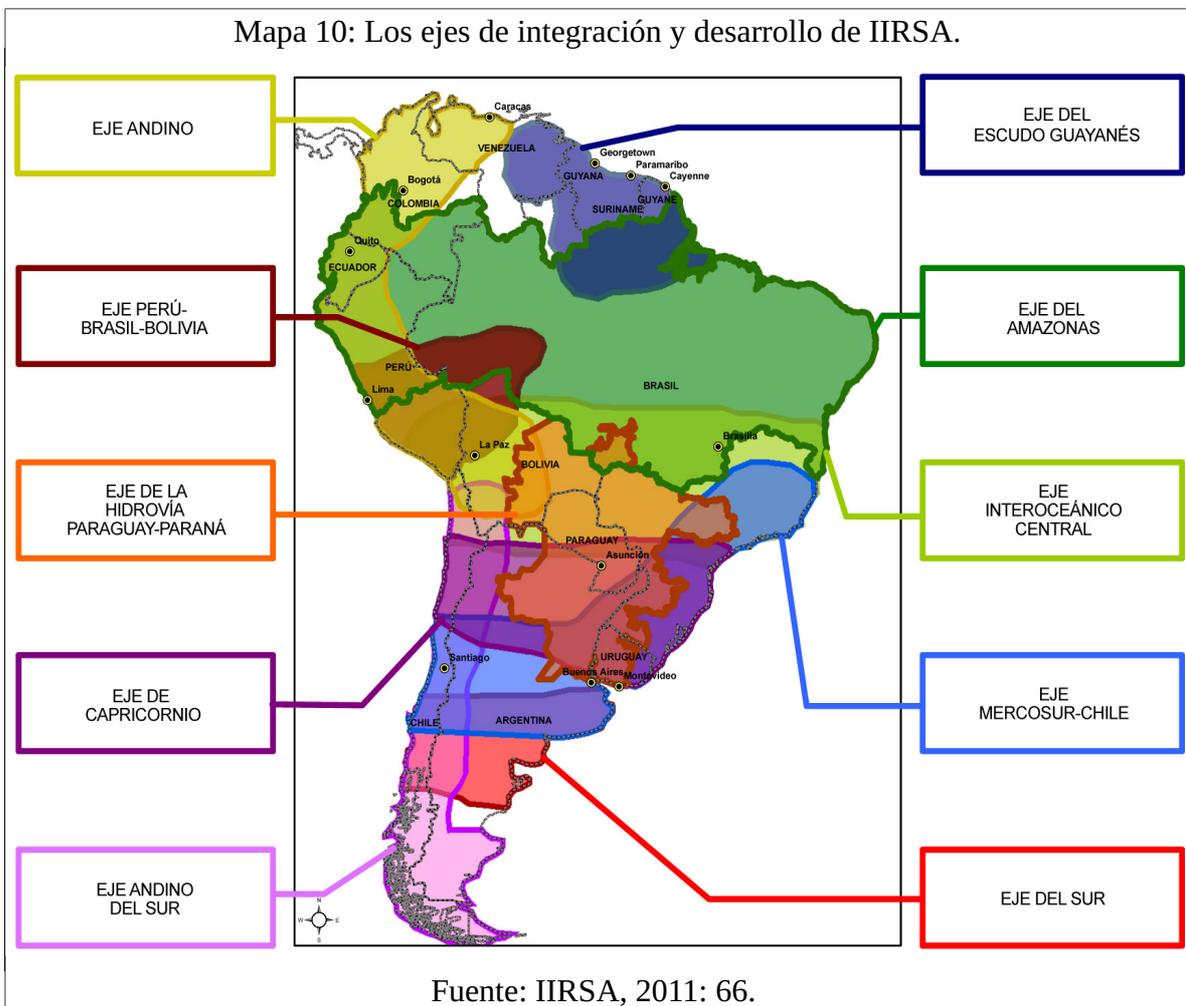
La IIRSA impone nuevas fronteras internas al sur del continente ya no basadas en el límite político preexistente de los Estados Nación sino en un nuevo diseño geopolítico y económico de la región sustentado en la inserción de las economías suramericanas en la economía internacional. Este argumento es fundamental en el trazado de los ejes proyectados desde la puesta en marcha de la iniciativa y anticipados ya en los documentos previos elaborados por el BID.

Como los documentos de IIRSA advierten se pretende *“construir un nuevo paradigma para el desarrollo de la infraestructura regional, sustentado sobre los requerimientos de la demanda, que optimice la sinergia entre los proyectos”* (2004: 15) Esto permite una ágil vinculación entre la región y los mercados europeos, del Asia Pacífico y los dos flancos territoriales de la economía estadounidense (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007).

En pos de este objetivo estratégico y comercial el territorio suramericano ha sido dividido atendiendo a sus virtudes económicas, a su capacidad de aportar a los patrones productivos y a las necesidades de los grandes actores económicos y políticos del sistema mundo, en su actual fase de desarrollo. En este sentido se distinguen las regiones con gran concentración poblacional y desarrollo industrial, por su capacidad de aportar fuerza de trabajo, y las regiones con grandes reservas de recursos considerados estratégicos. Ceceña, Aguilar y Motto argumentan que:

“se trata de poner en ruta la explotación de yacimientos hidrocarburíferos, minerales, genéticos, acuáticos y también agropecuarios. Justamente porque la IIRSA está pensada a partir de la demanda tiene un diseño centrífugo, extractivo, de expulsión de riquezas hacia los centros de demanda. De la misma manera que el Plan Puebla Panamá se construye desde Panamá hacia Estados Unidos, la IIRSA se piensa desde el centro hacia las costas o hacia los ríos que fluyen rumbo al mar” (2007: 17).

Por su aporte a resolver los cuellos de botella a la libre circulación y acelerar la dinámica de los flujos de exportación en el subcontinente, los ejes de integración y desarrollo constituyen el principal enfoque, la base sobre la que se estructura el Plan de Acción de IIRSA y su Cartera de Proyectos. Los ejes organizan el espacio regional en torno de zonas multinacionales concentradoras de flujos de comercio actuales o potenciales en los cuales se busca establecer un patrón mínimo común de cantidad de oferta de infraestructura, a fin de apoyar las actividades productivas y de exportación específicas de cada territorio (Padula, 2012) En el siguiente mapa elaborado por la Red Geoespacial de América Latina y el Caribe, para la IIRSA, es posible observar los 10 ejes originalmente planificados por la iniciativa:



Los ejes de integración y desarrollo responden, como argumenta Zibechi (2006), a un proceso de doble orientación donde las dinámicas del mercado internacional marcadas

por los intereses del gran capital y sus centros hegemónicos tienen primacía pero sin dejar de considerar también el peso de las lógicas regionales donde Brasil, y su política regional, juega un rol central.

“Brasil está en condiciones muy similares a los países del primer mundo a la hora de sacar provecho de la IIRSA. En los hechos, Brasil tiene una relación con los demás países sudamericanos -con la parcial excepción de Argentina- similar a la que tienen los países del centro con los de la periferia. En primer lugar, Brasil es el más interesado en la región en poder sacar su producción industrial y del agrobusiness por el Pacífico. En segundo lugar, son brasileñas algunas de las empresas que construyen parte de la infraestructura, como la Constructora Norberto Odebrecht, que tiene inversiones en casi todos los países de la región, o como la petrolera Petrobras. En tercer lugar, el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) es uno de los principales financiadores de la IIRSA” (Zibechi, 2006: 4).

El peso de Brasil en la geopolítica continental es fundamental para entender los planes y el rumbo de la integración motorizada por IIRSA. De hecho la noción de ejes de integración y desarrollo fue elaborada por Eliézer Batista Da Silva, ingeniero civil que ocupó importantes cargos en los gobiernos de Joao Goulart y de Collor de Melo. Sus trabajos fueron importantes en la construcción de los planes de infraestructura de Fernando Henrique Cardoso y se plasmarían posteriormente en la propuesta de IIRSA. Su libro *“Infra-estrutura para desenvolvimento sustentado e integração da América do Sul”* del año 1997 fue esencial, junto a los documentos del BID, en la edificación de una propuesta centrada en la concepción de ejes de integración y desarrollo que hacen prevalecer el beneficio económico de las grandes empresas, la ampliación de los circuitos espaciales de producción, por sobre el interés nacional y la soberanía de los Estados Nación.

La propuesta de Batista Da Silva, adoptada por los gobiernos de la región a través de IIRSA, asume la reorganización del territorio suramericano en franjas multinacionales que contemplan un conglomerado de proyectos de infraestructura buscando facilitar la circulación ininterrumpida de los flujos de mercancías. Al respecto Alejandro Rascován advierte:

“El proyecto político-regional de IIRSA responde a las dinámicas capitalistas neoliberales en un contexto de reconfiguración de las prácticas globales-locales (Santos, 1996). El debilitamiento del Estado-nación al momento de planificar infraestructuras y, sobre todo, de orientar el desarrollo del transporte, trae consecuencias que, a partir de la nueva lógica regional/global, pueden llevar a una ruptura social y territorial. El instrumento de esta ruptura: la selectividad del capital privado, que determina la anatomía de los territorios y de sus habitantes (retraso/modernidad). IIRSA expresa la construcción de infraestructura de redes

que faciliten el comercio internacional, pero también implica disrupciones espaciales y consecuencias negativas para los territorios que atraviesa” (2016: 8).

Se han diseñado en total ocho ejes transversales y dos longitudinales que recorren el territorio suramericano priorizando sobre todo la interconexión de las regiones más densamente pobladas de recursos estratégicos que se encuentran atravesadas por dos o tres ejes simultáneamente.

Alejandro Rascován (2016) categoriza tres tipos de ejes en el diseño de IIRSA. En primer lugar, los ejes transversales o bi-oceánicos que se orientan de Este a Oeste atravesando las fronteras (Eje del Amazonas, Capricornio, del Sur, Inter-oceánico Central y MERCOSUR-Chile). Estos ejes son centrales en las aspiraciones de los países de la región de ampliar los mercados de exportación vinculando las zonas productivas de las regiones interiores con el mercado internacional. En segundo lugar, los ejes meridianos (Andino Sur, Andino Norte y de la Hidrovía Paraguay-Paraná) que están organizados en sentido longitudinal y retoman antiguas rutas como el Camino del Inca, la navegabilidad en la Cuenca del Plata, o aquéllas rutas desarrolladas por el imperio español. Finalmente, una tercera categoría es la de los ejes de articulación que son el del Escudo Guayanés y el de Brasil-Perú-Bolivia, cuyo objetivo es integrar los territorios hacia el interior y no hacerlo subcontinentalmente.

2.4.1. Eje Andino.

El Eje Andino es uno de los dos ejes longitudinales planificados en el re-diseño territorial del subcontinente. Sin embargo, si bien se estructura un nuevo entramado de infraestructura acorde a las actuales necesidades de circulación, su trazado se corresponde con espacios de tránsito preexistentes. El Eje Andino, o eje minero, se emplaza sobre el histórico Camino del Inca y es uno de los territorios más relevantes desde la Colonia en la extracción de recursos estratégicos. Al respecto Ceceña, Aguilar y Motto (2007) plantean:

“Se trata de una región muy rica en recursos naturales, con las mayores reservas de gas, petróleo y biodiversidad de América, pues contiene aproximadamente el 25 % de la biodiversidad mundial. Con una variedad de minerales importantes (hierro, bauxita, cobre, bronce, silicio, oro, plata), abundante en piedras preciosas y carbón, esta franja tiene una interés fundamentalmente extractivo. No obstante, su riqueza energética podría atraer inversiones en industrias pesadas, muy consumidoras de los mismos, y también muy contaminantes, como la siderúrgica y metalmecánica.

La diversidad de pueblos y culturas que habitan la región la convierten también en una abundante fuente de conocimientos, transformando la sabiduría milenaria, por

obra y magia de la racionalidad capitalista, en un yacimiento de saberes” (2007: 37).

El área de influencia del eje abarca los principales nodos de articulación de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela e incorpora a los dos grandes corredores viales norte-sur: la Carretera Panamericana, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador y a lo largo de la costa en Perú hasta Chile; y la Carretera Marginal de la Selva, bordeando la Cordillera Andina a nivel de los Llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú, alcanzando a Bolivia a través del Paso de Frontera Desaguadero por la Carretera Longitudinal de la Sierra Sur peruana y desde allí hasta el límite con la República Argentina. Estos corredores longitudinales son intersectados en sus recorridos por diversos corredores transversales (viales y fluviales) que los vinculan con los ejes del Escudo Guayanés, del Amazonas, Perú-Brasil-Bolivia e Interoceánico Central (IIRSA, 2004).

Mapa 11: Eje Andino



Fuente: IIRSA- COSIPLAN, 2016a:9

“El Eje comprende el 16% de la superficie de Suramérica (2.845.658 km) y el 28% de su población (111.195.797 habitantes), siendo el segundo más densamente poblado, después del Eje MERCOSUR-Chile. Además, posee el 21% del PBI de la región (857.036 millones de dólares) y un 80% del total de las economías de los países involucrados” (IIRSA-COSIPLAN, 2017: 99). La infraestructura está determinada por la presencia de la cordillera de los Andes. En tal sentido, es posible diferenciar dos territorios: la vertiente occidental a lo largo de la costa del Pacífico y el mar Caribe donde se concentra una red de

infraestructura portuaria muy vasta, con aproximadamente 30 puertos y una trama de carreteras que los vinculan entre sí y con el interior de cada territorio. Es allí donde se desarrollan los principales polos económicos, demográficos y políticos del eje. Por otro lado, la vertiente oriental se proyecta hacia el Amazonas, la infraestructura es más escasa en estos territorios, con una limitada conectividad terrestre y con un subdesarrollo económico y poblacional en relación al occidente.

En relación a las potencialidades y debilidades del territorio descrito los países que integran el eje planifican una inversión de casi 28.141 millones de dólares en 65 proyectos de integración física. El Eje Andino es el tercero en orden de inversión estimada.

Gráfico 13: Grupos de Proyectos Eje Andino.

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión estimada*
1	CONEXIÓN VENEZUELA (EJE NORTE LLANERO) - COLOMBIA (ZONA NORTE)	3	2,0
2	CONEXIÓN VENEZUELA (CARACAS) - COLOMBIA (BOGOTÁ) - ECUADOR (QUITO) (RUTA ACTUAL)	10	3.181,5
3	CONEXIÓN VENEZUELA (EJE ORINOCO APURE) - COLOMBIA (BOGOTÁ) III (CORREDOR DE BAJA ALTURA)	5	37,3
4	CONEXIÓN PACÍFICO - BOGOTÁ - META - ORINOCO - ATLÁNTICO	4	2.048,0
5	CONEXIÓN COLOMBIA (PUERTO TUMACO) - ECUADOR (PUERTO ESMERALDAS - GUAYAQUIL) - PERÚ (CARRETERA PANAMERICANA)	20	20.771,2
6	CONEXIÓN COLOMBIA - ECUADOR II (BOGOTÁ - MOCOA - TENA - ZAMORA - PALANDA - LOJA)	5	496,4
7	CONEXIÓN PERÚ - ECUADOR II (LOJA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - YURIMAGUAS)	2	146,7
8	CONEXIÓN PERÚ - BOLIVIA (CUSCO - LA PAZ - TARIJA - BERMEJO)	4	1.079,6
9	SISTEMAS DE INTEGRACIÓN ENERGÉTICA	13	2.328,4
TOTAL**		65	28.141,2

Fuente: IIRSA- COSIPLAN, 2017: 103

Dada la necesidad de superar los obstáculos naturales, que impone la cordillera a la articulación de los territorios, y el déficit en la infraestructura de transporte en cualquiera de sus modalidades, la IIRSA prevé 8 de los 9 grupos de proyectos del eje en esta área buscando la optimización de la conexión territorial y posibilitar la vinculación entre la producción del interior del territorio con los puertos de exportación en el Pacífico sobre todo.

2.4.2. Eje Andino del Sur.

A la fecha, este eje ha tenido, dentro de la iniciativa, un desarrollo considerablemente menor al de los otros. De hecho ya no es considerado dentro de los planes y programas de IIRSA como un eje autónomo sino que sus obras han quedado contempladas dentro de otros ejes transversales. Inicialmente, se concibió como una franja de territorio que abarca algunas regiones de Argentina y de Chile. La frontera entre ambos países, separados por la Cordillera de los Andes, es una de las más largas del mundo con más de 5.000 kilómetros de extensión y con grandes explotaciones mineras. No obstante, existe un número muy limitado de conexiones viales pavimentadas entre ambos países y, por lo tanto, la estrategia desarrollada fue mejorar estas conexiones con el objeto de alentar la articulación económica y comercial de las regiones situadas a uno y otro lado de la frontera (IIRSA, 2004).

Ceceña, Aguilar y Matto (2007) señalan la existencia de acuerdos bilaterales entre Argentina y Chile, así como proyectos de instituciones financieras e intereses transnacionales diversos, sobre esta franja minera:

“El caso del Andino del Sur marca una ruta interesantísima por correr sobre la Cordillera de los Andes sobre los yacimientos minerales apetecidos por las grandes transnacionales mineras como Barrick Gold, Meridian, Anglo Gold y otras (Porras, 2007). Coincide en su trazo con el área de jurisdicción del Tratado sobre integración y complementación minera entre Argentina y Chile, que entre otras cosas permitió la entrada de inversiones extranjeras en la explotación de yacimientos hasta entonces considerados patrimonio de la nación y, por tanto, restringidos” (2007: 53).

Chile y Argentina firmaron en 1997, bajo los gobiernos de Frei Ruiz Tagle y Carlos Menem, el llamado Tratado Binacional Minero entregando más de 4500km de frontera común a las mineras extranjeras, un 6% de territorio argentino y 25% de territorio chileno (OCMAL, 2011). Dicho tratado tiene vigencia territorial sobre la misma área que integra el Eje Andino del Sur, que en su momento fue pensado con una cartera de proyectos que dinamizara la circulación en la región, facilitando el accionar de las transnacionales mineras.

Dada la regulación que el tratado establece se desdibuja la soberanía nacional sobre el territorio. Un informe del Colectivo Voces de Alerta en el que participan, Horacio Machado Araoz, Maristella Svampa, Enrique Viale, Marcelo Giraud, Lucrecia Wagner, Mirta Antonelli, Norma Giarracca y Miguel Teuba argumenta que:

“Se implementó una legislación de “facilitación fronteriza” para que los límites entre países y sus consecuentes incumbencias no fueran un impedimento para la explotación a ambos lados de la Cordillera de Los Andes.

El Tratado de Integración y Complementación Minera con Chile, firmado en julio de 1996, rige la explotación integrada de yacimientos compartidos por los dos países. Este instrumento jurídico es un verdadero símbolo de entrega de soberanía a los negocios de la gran minería multinacional, ya que permite a las multinacionales mineras la exploración y explotación de los recursos mineros existentes en las zonas cordilleranas casi sin restricciones, otorgando facilidades tributarias y fronterizas inéditas. Mediante dicho tratado, en su rol de Estados metareguladores, los Estados nacionales de Chile y Argentina transfirieron poder de decisión y soberanía, configurándose así un territorio donde se desdibujan las fronteras y se genera una legalidad propia a los intereses mineros. Admite la explotación y aprovechamiento —unificado e integral de yacimientos que se encuentren emplazados sobre una franja de ancho variable hacia ambos lados del límite internacional” (2011: 38).

Este tratado pone en riesgo el control nacional sobre por ejemplo las cumbres de la Cordillera de Los Andes, zona donde están las reservas mundiales de agua dulce, las nacientes de prácticamente todos los ríos del país y las principales reservas de oro y cobre.

Este eje de integración se articula, en el límite Norte, con el Eje Andino y, transversalmente, tiene áreas de superposición con los Ejes de Capricornio, del Sur, Interoceánico Central y MERCOSUR-Chile, conformando todos ellos espacios de circulación bioceánicos.

2.4.3. Eje del Sur.

El área de influencia de este EID, que abarca territorios de Argentina y Chile, tiene en sus extremos importantes instalaciones portuarias en los océanos Atlántico y Pacífico.

La región abarca una porción importante del territorio sur de Suramérica equivalente al 4% del territorio subcontinental, es el área menos poblada de la región con 9,4 habitantes/km². Las actividades económicas explican el 2% del PBI regional (71.888 millones de dólares). Se extiende desde la costa del Pacífico en las regiones de Bio Bío, Araucanía, los Lagos y Los Ríos (Chile) hasta la meseta patagónica y la costa Atlántica incluyendo las provincias argentinas de Chubut, Neuquén, Río Negro y la porción sur de Buenos Aires (IIRSA-COSIPLAN, 2016).

Mapa 12: Eje del Sur.



Fuente: IIRSA - COSIPLAN, 2016b:8

El carácter bioceánico del eje le confiere una importancia significativa que se complementa con 14 instalaciones portuaria en el océano Atlántico y Pacífico y el desarrollo de proyectos de conexión multimodal para optimizar la circulación y la articulación territorial en la región. Las exportaciones principales son cobre refinado, mineral de cobre, aceite de soja, porotos de soja y derivados del petróleo (IIRSA, 2004).

En el área de influencia del eje existen regiones consolidadas, otras con muy baja densidad ocupacional y áreas extensas destinadas a la conservación ambiental (parques y reservas nacionales). El área también se caracteriza por la presencia de agroindustrias e industrias manufactureras, generación de energía eléctrica, petróleo y gas, explotaciones

agropecuarias, silvícolas y pesqueras y la prestación de servicios, especialmente turísticos (IIRSA, 2004). La concentración del territorio y la presencia de importantes recursos estratégicos es una de las principales fuentes de conflicto desarrolladas históricamente en la región dado que las tensiones entre los intereses transnacionales, el empresariado local y las comunidades originarias son constantes. Al respecto Ceceña, Aguilar y Motto argumentan:

“El interés en esta franja parece estar sobre todo dirigido a la explotación minera real y potencial, puesto que se presume la existencia de uranio y tierras raras en la zona, pero, simultáneamente, al aprovechamiento del agua, las tierras y el clima. En este caso los intereses son contradictorios y disparan en distintas direcciones. Lo mismo se orienta hacia la construcción de hidroeléctricas o nuevos campos mineros que dañan la naturaleza, como a la implantación de especies de aprovechamiento a gran escala, o el cercamiento de tierras con fines de conservación a ultranza y que, ya sea desplazando a los pobladores originarios o manteniéndolos dentro (no como dueños sino como trabajadores), implican una privatización del territorio y una modificación de sus dinámicas y sus modos de vida” (2007: 47).

El descubrimiento de uno de los yacimientos de gas más importantes del mundo en Vaca Muerta le confiere a la zona una importancia estratégica que llevó al gobierno argentino y a las empresas transnacionales que operan en la zona a redoblar los esfuerzos en materia de infraestructura y control territorial, anunciado el Plan Patagonia, en compatibilidad con los intereses y obras contempladas en la IIRSA.

Los países que integran el Eje del Sur planifican inversiones por 4.411 millones de dólares, en 2 grupos de proyectos con 45 mega-obras de integración física. Argentina involucra el 37% de su economía en el eje y Chile, el 13% (IIRSA- COSIPLAN, 2017).

Gráfico 14: Grupo de Proyectos Eje del Sur

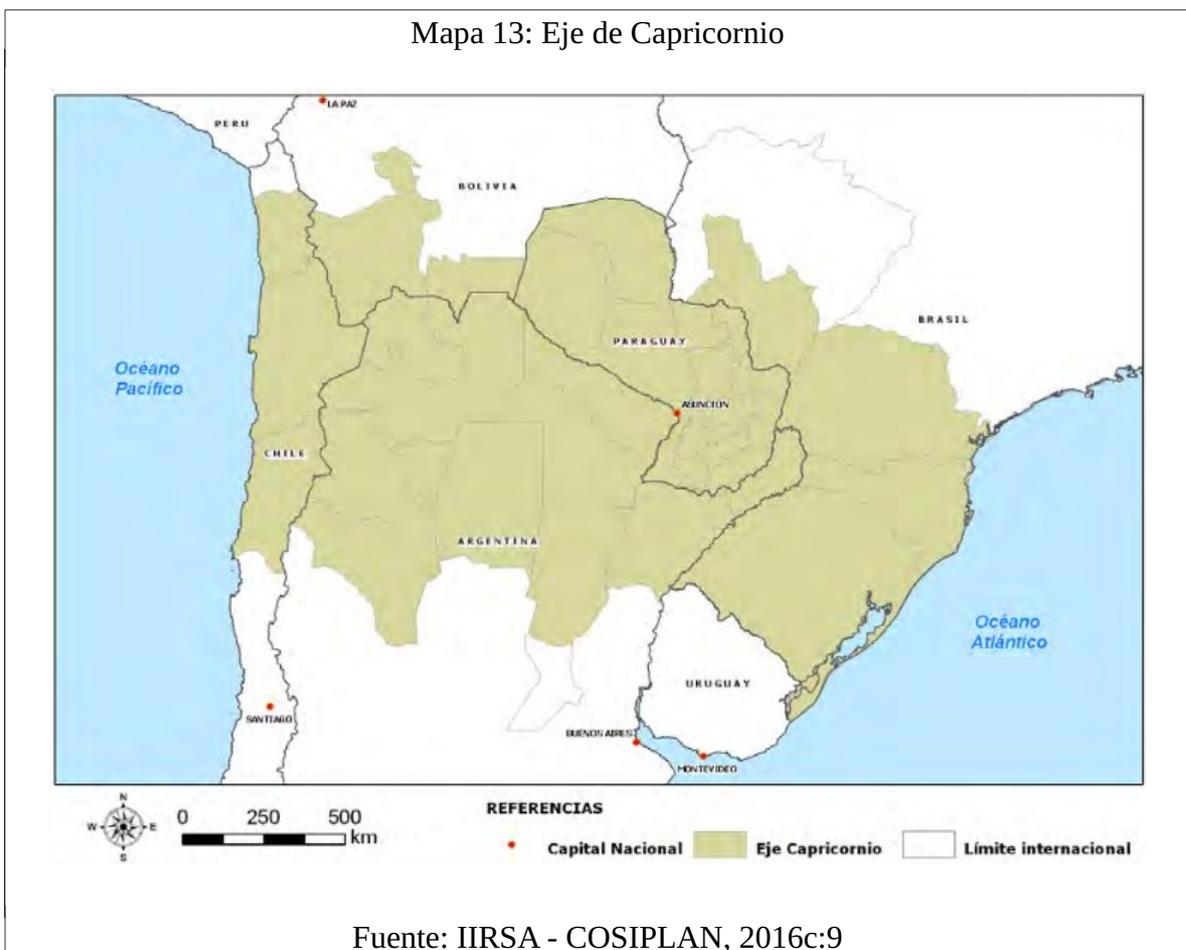
Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión estimada*
1	CONCEPCIÓN - BAHÍA BLANCA - PUERTO SAN ANTONIO ESTE	23	2.120,1
2	CIRCUITO TURÍSTICO BINACIONAL DE LA ZONA DE LOS LAGOS	22	2.291,1
TOTAL		45	4.411,2

Fuente: IIRSA- COSIPLAN, 2017:152

Es importante destacar la importancia de los proyectos de conexión ferroviaria en el eje. Sobre todo el ramal Bahía Blanca – Añelo que aporta un importante medio de transporte para conectar los recursos hidrocarburíferos y minerales de la región con el polo petroquímico en Bahía Blanca y con el puerto. Así como también para el transporte de insumos básicos para la fractura hidráulica como la arena, técnica fundamental para la extracción no convencional de petróleo y gas.

2.4.4. Eje de Capricornio.

El área de influencia del Eje de Capricornio se ubica en torno al trópico del mismo nombre, involucra a cinco países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay) y tiene en sus extremos importantes instalaciones portuarias tanto en el océano Pacífico como en el Atlántico que dan cuenta de su carácter bioceánico (IIRSA, 2004). El eje es visto por algunos analistas (Ceceña, Aguilar, Motto, 2007; Rodríguez Pardo, 2009) como uno de los más importantes, en términos geopolíticos y económicos, de la IIRSA.



Une el litoral Atlántico con el litoral Pacífico del continente, conecta el puerto de Paranaguá en Brasil con el de Antofagasta en Chile, atraviesa el Noroeste (NOA) y el Noroeste (NEA) en Argentina. Es un eje importante por la producción agroindustrial de la zona y la producción minera, sobre todo en la cordillera Andina, conforma un corredor transversal de características bioceánicas que ha desarrollado condiciones de bi-modalidad en el transporte a partir de la infraestructura carretera y ferroviaria.

El tramo del ferrocarril paraguayo Presidente Franco-Curupayty se convierte en el eslabón de unión de los puertos del Brasil con puertos del norte de Chile por el Paso Jama, en la cordillera de los Andes. Este corredor articula además con el Ferrocarril Belgrano Cargas, en proceso de reconversión en Argentina, completando los 2.900 km de extensión de costa a costa reduciendo según estimaciones en un 75% del costo del flete ante el transporte vial (IIRSA-COSIPLAN, 2017).

El Eje de Capricornio se ha convertido en un eje estratégico para el desarrollo nacional en la Argentina, no sólo por la expansión de la frontera agroindustrial en el NEA, que articulado con la Hidrovía Paraguay-Paraná brinda cuantiosas posibilidades para el transporte granario, sino porque atraviesa la zona denominada como el “*triángulo del litio*” (Fornillo, 2015) compuesta por el NOA, el sur de Bolivia y el norte de Chile, donde se encuentran grandes las reservas de litio y donde se vienen desarrollando proyectos de infraestructura con el objetivo de facilitar su extracción y comercialización. Como plantea Bárbara Jerez (2016) el circuito de transporte multimodal estructurado en relación a la extracción del litio es un factor fundamental en su explotación:

“La territorialidad transfronteriza del litio en este sector puneño abarca en primer lugar, un circuito de transporte multimodal que va desde los salares de la Puna argentina, donde se extrae el mineral, la planta de procesamiento de cloruro de litio en Salta, el traslado de esta materia prima por los pasos fronterizos cordilleranos (principalmente el Paso de Jama, entre Jujuy y la Región de Antofagasta), las explotaciones del mineral en el salar de Atacama, y la exportación de todo este material por el Puerto de Antofagasta. Este circuito a su vez es parte del Eje Capricornio de IIRSA (Iniciativa de Infraestructura Regional Sudamericana), y en el caso del noroeste argentino también forma parte del Plan Belgrano que conforma también parte de IIRSA; estas iniciativas en su conjunto establecen una serie de planes de modernización de la infraestructura de transporte multimodal para la aceleración de la extracción y exportación de commodities en la región al menor costo posible, cuyo diseño y orientación ha sido elaborada absolutamente a espaldas de las comunidades locales que habitan los territorios afectados pese a que estas iniciativas los impactan directamente” (2016: 2).

Geopolíticamente es oportuno destacar la importancia de la triple frontera, que se ubica en el corazón del acuífero guaraní, entre zonas industriales y agrícolas y marca la colindancia entre los dos países más fuertes de la región. La triple frontera ha sido señalada por un punto crítico por el Pentágono en vista a la instalación de diversas posiciones militares. Ceceña, Aguilar y Matto, argumentan que:

“Geopolíticamente éste es uno de los puntos de mayor importancia estratégica, por su alcance y su capacidad de irradiación hacia el Cono Sur, y la combinación de desarrollo industrial, agua, gas, petróleo y metales que se extiende a sus lados sobre el curso de este eje le otorga un carácter esencial dentro de todo el proyecto IIRSA, carácter que comparte el eje Amazonas, a pesar de sus diferencias” (2007: 27).

Es importante destacar que la presencia de comunidades originarias en el territorio del Eje Capricornio es muy relevante, principalmente en Bolivia y la zona norte de Argentina y en menor medida en el este de Paraguay, siendo acotada su presencia en Brasil y Chile (IIRSA- COSIPLAN, 2017).

Paraguay participa con el 100% de su economía mientras que los restantes países contribuyen con alrededor del 14% y del 17% de sus PBI. En términos absolutos, Brasil aporta el 68% del PBI agregado del Eje, seguido por Argentina con un 19%, Chile con un 7%, y Paraguay y Bolivia con un 4% y un 1%, respectivamente (IIRSA- COSIPLAN, 2017). Se planifica una inversión en el eje de 15.851 millones de dólares, en 77 proyectos de integración física repartidos en 5 grupos.

Gráfico 15: Grupo de proyectos Eje de Capricornio.

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión estimada*
1	ANTOFAGASTA - PASO DE JAMA - JUJUY - RESISTENCIA - FORMOSA - ASUNCIÓN	25	5.132,7
2	SALTA - VILLAZÓN - YACUIBA - MARISCAL ESTIGARRIBIA	9	899,6
3	ASUNCIÓN - PARANAGUÁ	13	2.818,1
4	PRESIDENTE FRANCO - PUERTO IGUAZÚ - PILAR - RESISTENCIA	13	4.253,5
5	CAPRICORNIO SUR	17	2.747,2
TOTAL		77	15.851,0

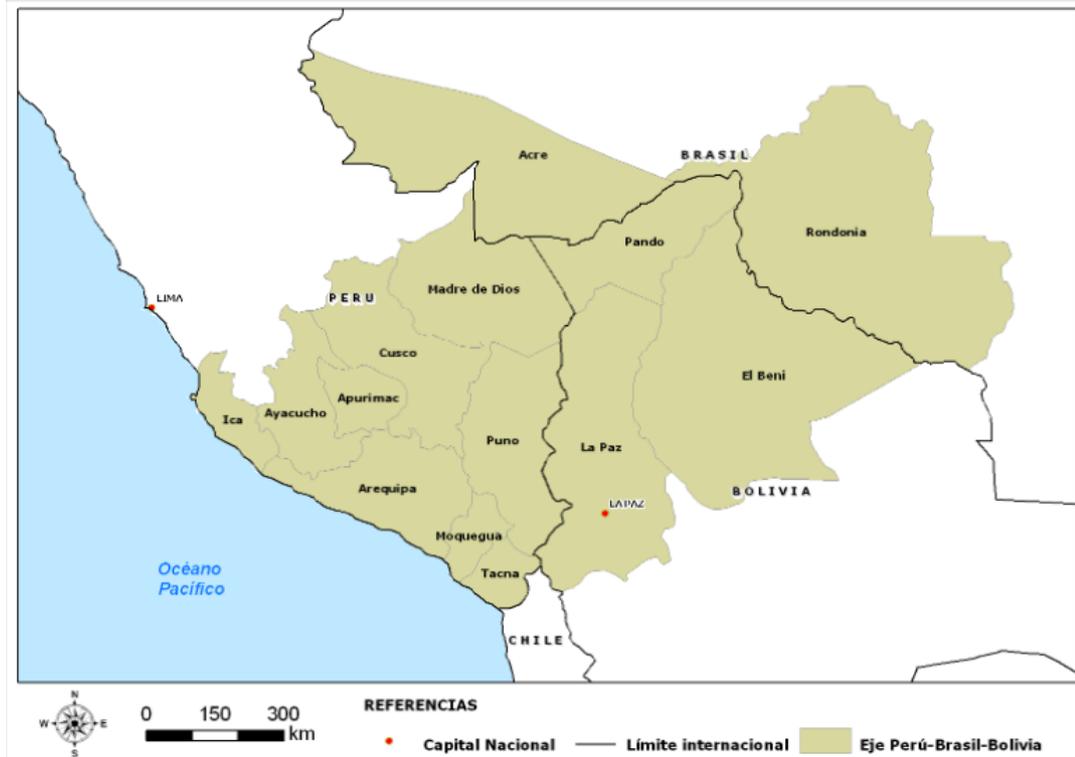
Fuente: IIRSA-COSIPLAN, 2017: 132

Casi la totalidad de los proyectos del eje están dedicados al transporte, siendo el sub-sector carretero el que implica la mayor cantidad de proyectos e inversión estimada, seguido por el sub-sector ferroviario en inversión estimada, con una cantidad notoriamente inferior de proyectos (IIRSA, 2017). Es oportuno referir a la magnitud de las instalaciones portuarias del eje que es de suma importancia para las economías de exportación que lo componen. El sistema portuario marítimo y fluvial se constituye por 27 puertos principales, 4 con movimientos mayores a 10.000.000 toneladas, ubicados mayormente sobre las costas del Océano Atlántico, y los Ríos Paraná y Paraguay, a los cuales se suman los puertos chilenos del litoral pacífico (IIRSA, 2017).

2.4.5. Eje Perú – Bolivia – Brasil.

Este eje tiene un área de influencia que vincula los nodos en la triple frontera de Bolivia, Brasil y Perú. Se extiende por los departamentos de Perú (Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios y Puno), de Bolivia (Pando, Beni y La Paz) y por estados de Brasil (Acre y Rondônia). Abarca el equivalente al 7% de la superficie de Suramérica (1.159.504 km²), y el 3% de su población (12.730.732 habitantes), siendo el tercer eje menos densamente poblado, con 11 hab/km². Además posee el 2% del PBI de Suramérica con 71.115 millones de dólares (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

Mapa 14: Eje Perú – Brasil - Bolivia



Fuente: IIRSA - COSIPLAN, 2016d:8

Las principales exportaciones son petróleo crudo, mineral de hierro, porotos de soja, mineral de cobre y oro. La suma de las exportaciones de estos cinco productos alcanza aproximadamente el 30% de las exportaciones totales de los tres países y el modo preferente de despacho es el marítimo. (IIRSA, 2004) Ceceña, Aguilar y Motto (2007) señalan el valor estratégico de estos territorios:

“Eje transversal pero no bioceánico, su importancia se centra en gran medida en sus riquezas biológicas y en la solidez de sus culturas originarias que, combinadas, abren posibilidades a la industria farmacéutica, biotecnológica y todas las relacionadas con el aprovechamiento de los principios activos de las plantas o de sus trayectorias genéticas. “Se trata de un territorio propicio para la investigación científica en temas de biodiversidad, desarrollo y cultura indígena (incluyendo conocimientos ancestrales sobre el valor de la selva)” (IIRSA, 2004:169). Además de estas riquezas, esta franja territorial contiene significativos yacimientos de gas natural (aprovechados por el Proyecto Camisea) y capacidad excedente de energía eléctrica (sobre todo hidroeléctrica) que puede abastecer la interconexión con regiones cercanas” (2007: 47).

Los documentos oficiales de IIRSA (2004) señalan desde su puesta en práctica que las mejoras tecnológicas incorporadas en los sectores agropecuarios, mineros y de servicios han inducido significativos aumentos de productividad que, combinadas con la apertura de nuevos y amplios mercados de consumo, y con los bajos precios de la tierra, colocan al área del eje en una situación promisorio para el desarrollo de inversiones en los sectores agropecuario, forestal y en diversas actividades mineras.

Sin embargo el alto porcentaje de comunidades originarias en la población de la región, con prácticas productivas distintas a las impuestas por los actuales patrones tecnológicos, sumado a que una gran porción del territorio presenta diferentes formas de protección ambiental, dificultan la expansión de estas actividades y son factores que inciden sobre los conflictos sociales en la zona.

“La presencia de comunidades originarias en el territorio del eje es muy relevante. Estas comunidades habitan en la totalidad del territorio andino de Bolivia y el sur de Perú, y en los territorios amazónicos de la porción oriental del Eje. En general las comunidades rurales se dedican a actividades de subsistencia, agricultura en pequeña escala, o como asalariados rurales y de la minería.

En relación a las áreas protegidas presentes en el Eje, existen alrededor de 132 unidades territoriales con algún grado de protección, alcanzando aproximadamente 253.000 km² de superficie, valor que constituye alrededor del 22% del área total del Eje” (IIRSA-COSIPLAN, 2017: 247).

De los 5 ejes que atraviesan el territorio Boliviano este eje es uno de los más resistidos por las comunidades por el alto impacto que sus principales obras genera sobre el territorio del país. Al respecto Paola Martínez (2013) plantea:

“el Eje Perú- Brasil-Bolivia, que abarca los departamentos de Pando, Beni y La Paz, el que mayor rechazo ha encontrado entre organizaciones indígenas y populares, investigadores y Organizaciones No Gubernamentales. Los proyectos aquí agrupados se relacionan con transporte aéreo, carretero y fluvial; con pasos de frontera y generación e interconexión energética. Es considerado un eje fundamental para enlazar el Suroeste-Noroeste, y para la vinculación del territorio con la red de carreteras de Brasil, principalmente con el Estado de Rondonia. De 25 proyectos que integran este Eje, en el que se piensa invertir 29.557,8 millones de dólares, dos de ellos han despertado las mayores objeciones: 1. El Corredor Río Branco Cobija-Riberalta-Yucumo-La Paz, integrado por nueve proyectos y 2. El Corredor Fluvial Madeira-Madre de Dios-Beni con otros nueve proyectos” (2013: 7).

Los países que integran el eje planifican inversiones por 32.648 millones de dólares, en 24 proyectos de integración física, 5 de los cuales pertenecen al sector energía e implican el 87% de las inversiones. Este monto ubica al Eje de Perú-Brasil-Bolivia como

el segundo con mayores inversiones previstas para proyectos de la Cartera. Para IIRSA el eje está orientado a diversificar la matriz energética de la región y a consolidar una vía fluvial internacional, para generar nuevas posibilidades de desarrollo socio-económico (IIRSA - COSIPLAN, 2017).

Gráfico 16: Grupo de proyectos Eje Perú – Brasil – Bolivia.

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión estimada*
1	CORREDOR PORTO VELHO - RIO BRANCO - ASSIS - PUERTO MALDONADO - CUSCO / JULIACA - PUERTOS DEL PACÍFICO	8	2.933,9
2	CORREDOR RIO BRANCO - COBIJA - RIBERALTA - YUCUMO - LA PAZ	9	1.482,4
3	CORREDOR FLUVIAL MADEIRA - MADRE DE DIOS - BENI	7	28.252,0
TOTAL		24	32.648,3

Fuente: IIRSA, 2017: 250

Es muy importante remarcar que la obra más importante en inversión se desarrolló dentro de este eje, el complejo Hidroeléctrico Río Madeira (Hidroeléctrica San Antonio e Hidroeléctrica Jirau). La obra fue concluida en el 2016 con una inversión de 18.209 millones de dólares. La construcción de las represas de Santo Antonio y Jirau despertó resistencias en los pueblos amazónicos brasileños y bolivianos, que se movilizaron fuertemente para paralizar el proyecto. A pesar que las dos presas están en territorio brasileño, su impacto es transfronterizo y afecta plenamente al territorio boliviano. En el caso boliviano el propio gobierno de Evo Morales se manifestó en contra de la mega obra (Antenas, 2008).

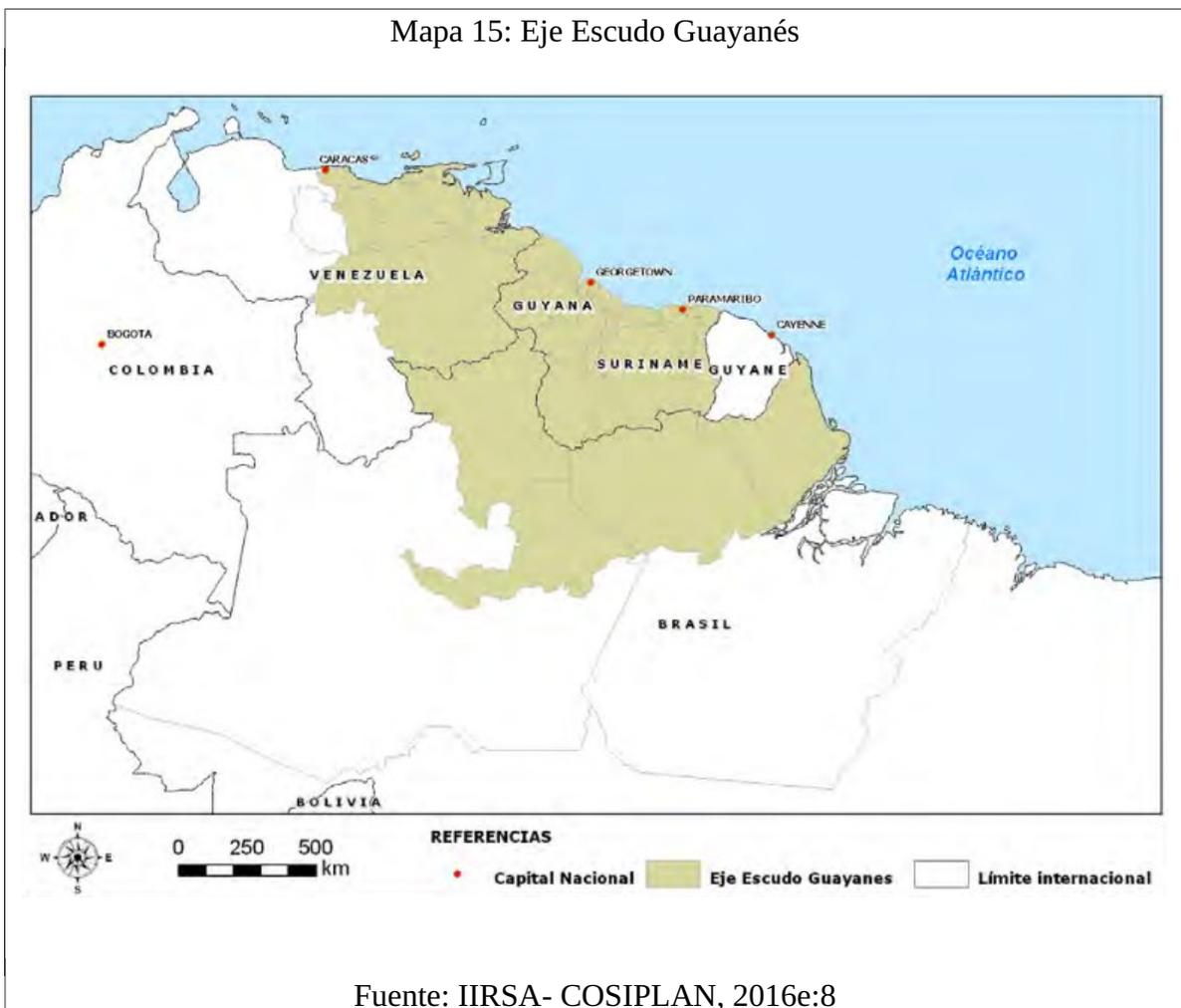
Con respecto al impacto ambiental organizaciones ambientalistas y las comunidades denuncian que la construcción y puesta en funcionamiento de la represa generará en el corto plazo varios impactos negativos como el crecimiento de los ríos e inundaciones; taponamiento de los afluentes y ríos de la cuenca (Abuná, Madre de Dios, Beni, Mamoré, Guapor) que convertirían la región en un pantanal junto al desplazamiento y desaparición de especies de peces en un río como el Madeira que es considerado el segundo río más importante del mundo en cuanto a la riqueza de su ictiofauna (Antenas, 2008).

2.4.6. Eje del Escudo Guayanés.

El área de influencia de este eje articula los principales nodos de Brasil, Guyana, Surinam y Venezuela. Abarca la Región Oriental de Venezuela (los Estados de Anzoátegui, Bolívar, Delta Amacuro, Distrito Capital, Nueva Esparta, Guárico, Miranda, Monagas, Sucre y Vargas), el arco norte de Brasil (los Estados de Amapá, Roraima, Amazonas y Pará) y la totalidad de los territorios de Guyana y Surinam (IIRSA, 2004).

El eje posee el 9% de la superficie (1.603.643 km²) y el 4% de la población de Suramérica (17.100.505 habitantes), siendo en consecuencia el segundo con la menor densidad de población con poco menos de 11 habitantes/km². El PBI de los países que integran el eje equivale al 7% del de la región 338.964 millones de dólares.

Mapa 15: Eje Escudo Guayanés



Fuente: IIRSA- COSIPLAN, 2016e:8

La propia Cartera de proyecto de IIRSA – COSIPLAN del año 2017 advierte que las principales fuentes de conflicto están dadas por las actividades extractivas y las comunidades originarias en los territorios del eje:

“La presencia de comunidades originarias es muy relevante. En general las comunidades rurales se dedican a actividades de subsistencia por fuera del circuito económico regional, o como asalariados rurales y de la minería, y en algunos casos, a la agricultura de subsistencia. Esta forma de vida de las comunidades, sustentable en todos los casos, se ve amenazada constantemente por la invasión de tierras para extracción forestal y el establecimiento de emprendimientos de minería a gran escala, lo que genera la degradación de amplias porciones de selvas y bosques, amenazando su supervivencia económica, social y cultural” (2017: 161, 162).

Las exportaciones más importantes son petróleo crudo, mineral de hierro, porotos de soja y concentrados de hierro. El conjunto da cuenta del 47% de las exportaciones del grupo de países y el 93% de ellas se despacharon por vía marítima. El área está enmarcada institucionalmente en un proceso de cooperación que ya cuenta con 20 años de tradición, denominado Tratado de Cooperación Amazónica (IIRSA, 2004), Ceceña, Aguilar y Motto destacan que:

“la región es rica en petróleo, bauxita, oro, hierro, gas, maderas, biodiversidad, abundante agua dulce, y cruzada por múltiples ríos que dificultan las comunicaciones pero ofrecen buenas condiciones para la generación de energía eléctrica; geográficamente óptima para la colocación de satélites; es además la salida atlántica de la cuenca amazónica tanto para la extracción de recursos naturales como para productos industriales de la región de Manaos” (2007: 51).

Los países que integran el Eje del Escudo Guayanés planifican inversiones por 4.581 millones de dólares en 20 proyectos de integración física. Guyana y Surinam involucran el 100% de sus economías en el eje; Venezuela, el 40%; y Brasil, el 4%. En términos absolutos Venezuela aporta el 69% al PBI agregado del Eje; Brasil, el 29%; Surinam, el 2%; y Guyana, el 1% (IIRSA – COSIPLAN; 2017).

Gráfico 17: Eje Escudo Guayanés.

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión estimada*
1	INTERCONEXIÓN VENEZUELA - BRASIL	5	407,0
2	INTERCONEXIÓN BRASIL - GUYANA	6	276,5
3	INTERCONEXIÓN VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (PARAMARIBO)	3	301,8
4	INTERCONEXIÓN GUYANA - SURINAME - GUAYANA FRANCESA - BRASIL	6	3.596,0
TOTAL		20	4.581,3

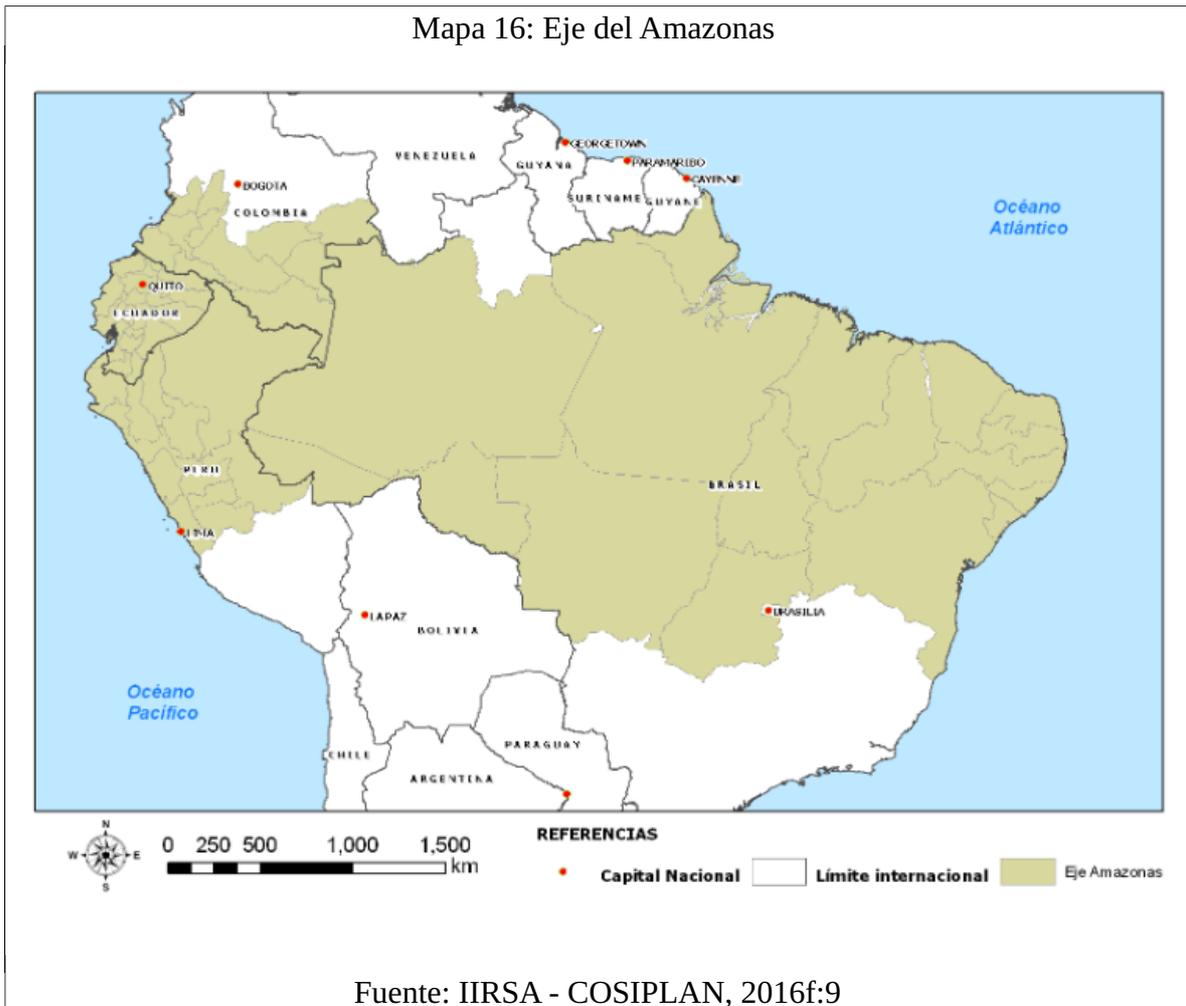
Fuente: IIRSA – COSIPLAN, 2017: 164

Es importante destacar que esta infraestructura ha sido considerada por los países del eje relevante a los fines de mejorar el acceso a diferentes áreas del territorio del escudo y favorecer las actividades extractivas (todos los proyectos son de interconexión). Esto es una fuente de conflictos muy importante no sólo por el impacto social en comunidades que viven de economías de subsistencia sino también por el impacto negativo en términos ecológicos dado que el Escudo Guayanés, es uno de los bosques tropicales intactos más antiguo del planeta con 270 millones de hectáreas de un paisaje de transición entre las sabanas y la selva Amazónica que regula la estabilidad del clima mundial y en el que habitan numerosas especies naturales (Ebus, 2018).

2.4.7. Eje del Amazonas.

El Eje del Amazonas ha sido definido y delimitado regionalmente a lo largo de un sistema multimodal de transportes que sobre la cuenca del Amazonas vincula determinados puertos del Pacífico, como el de Buenaventura en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en Perú, con los puertos brasileños de Manaus, Belem y Macapá. En 2013, se incorporaron al área de influencia 9 Estados Nordestinos de Brasil: Maranhão, Piauí, Ceará, Río Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe y Bahía, junto a los Estados de Tocantins y Goiás (IIRSA – COSIPLAN, 2013).

Mapa 16: Eje del Amazonas



Este eje, que a partir del 2013 se podría denominar como el Amazonas Ampliado, es el territorio más grande de los ejes considerados en la IIRSA abarcando el 45% del territorio continental, es el segundo con mayor cantidad de habitantes (32% de la población regional) y el quinto por Producto Bruto Interno:

“El EID del Amazonas Ampliado configura un territorio, el más grande de los Ejes considerados en la planificación territorial indicativa de IIRSA, que abarca una franja continental desde la costa del Pacífico con abundante población y expansión de sus actividades económicas, atraviesa los Andes, notable accidente geográfico a la hora del desarrollo de la infraestructura de conectividad, se proyecta por la extensa región amazónica, plena de recursos naturales y ríos navegables, pero con una menor densidad poblacional y se vincula al Atlántico, no sólo por los Estados de Amapa y Pará, sino también por la región Nordeste” (IIRSA – COSIPLAN, 2013: 5).

El 30% del territorio del eje tiene algún tipo de protección ambiental y es importante la presencia de comunidades indígenas en la región ya que existen más de 200

pueblos distribuidos en los 4 países: en Perú, el país con más presencia relativa, los pueblos originarios alcanzan al 34% de su población, en Ecuador el 7%, en Colombia el 3%, mientras que en Brasil menos del 1% (IIRSA – COSIPLAN, 2017). Sin embargo, pese a la presencia de comunidades indígenas y la protección ambiental, en las últimas décadas el avance deforestador, la extracción de hidrocarburos, las represas, la minería, el aumento de la navegación fluvial, entre otras causas ponen en peligro la sostenibilidad social y ambiental del ecosistema.

Para IIRSA – COSIPLAN el desarrollo del Eje del Amazonas depende de la conectividad fluvial, para lo cual se requiere mejorar estándares y consolidar la extensa red de ríos navegables que presenta el territorio. Es necesario desarrollar un sistema de hidrovías que estructure la red de carreteras, ferrovías y aeropuertos, la interconexión del interior del continente con las sierras y las costas favorecerá a las economías locales según los documentos de la iniciativa. (IIRSA – COSIPLAN, 2017) En este sentido los países que integran el Eje del Amazonas planifican inversiones por 27.497 millones de dólares en 70 proyectos de integración física nucleados en 8 grupos donde el desarrollo hidroviario ocupa un lugar central.

Ceceña, Aguilar y Motto (2007) remarcan la importancia de la interconexión bi-océánica para los fines estratégicos y geopolíticos como para los intereses económicos en un proyecto que atraviesa un área 250 veces mayor que la del histórico Canal de Panamá. Este nuevo canal “abre una fisura en el continente en su parte más ancha”:

“Esta franja concentra alrededor de un 40 % de la biodiversidad del planeta y entre el 15 y 20 % del agua dulce no congelada. Además del carbón que contiene en su subsuelo, es una fuente incalculable de biomasa. Su potencial de utilización productiva es enorme y sumamente variado. La vía de interconexión, entonces, tiene como objetivo penetrar en las riquezas de la selva amazónica, dirigiéndolas hacia los dos océanos mediante la unión de los ríos que casi la dibujan naturalmente, a través de los puertos Tumaco (Colombia), Esmeraldas (Ecuador), Paíta (Perú), Manaus, Belén y Macapá (Brasil). El área definida para el eje se estima en 4.5 millones de km² y cuenta con 52 millones de habitantes.

Además de su riqueza natural, se trata de una zona económica muy variada pues abarca actividades industriales (electrónica, biotecnología, química, farmacéutica, cemento, naval, aluminio, fertilizantes), agrícolas (caña de azúcar, algodón, tabaco, café, algodón, soja, sorgo), agroindustriales, forestales, pesqueras, extractivas (petróleo, gas, carbón, metales, uranio, hierro, oro, esmeraldas) y turísticas, con excelentes condiciones para la generación de hidroelectricidad” (2017: 23).

Gráfico 18: Grupo de Proyectos Eje Amazonas.

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión estimada*
1	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL PUTUMAYO	5	378,4
2	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL NAPO	5	104,5
3	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL HUALLAGA - MARAÑÓN	10	1.298,5
4	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL UCAYALI	14	3.633,8
5	CONEXIÓN ENTRE LA CUENCA AMAZÓNICA Y EL NORDESTE SEPTENTRIONAL DE BRASIL	12	15.197,0
6	RED DE HIDROVÍAS AMAZÓNICAS	12	320,6
7	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL MORONA - MARAÑÓN - AMAZONAS	5	414,7
8	CONEXIÓN FERROVIARIA PORTO VELHO - NORDESTE MERIDIONAL DE BRASIL	7	6.150,0
TOTAL		70	27.497,5

Fuente: IIRSA- COSIPLAN, 2017: 76

La utilización de las vías fluviales con fines comerciales es una discusión presente en los planes de desarrollo en las últimas décadas sobre todo por el bajo costo del transporte fluvial, sin desconocer que la navegabilidad de los ríos del continente es uno de los métodos de circulación de mercancías más antiguos y difundidos en una región donde abundan los ríos navegables. Sin embargo, el aumento del tránsito a gran escala y el aumento también del calado de las embarcaciones incentiva el debate en torno a la real sostenibilidad ecológica del transporte fluvial, los intereses y las actividades que fomentan su desarrollo. El Eje del Amazonas y la Hidrovía Paraguay-Paraná, históricas vías de comunicación de los pueblos de Suramérica están hoy en el centro del debate.

En el Eje del Amazonas la Hidrovía del Napo es un ejemplo del conflicto desencadenado por la adecuación de las vías navegables a los requerimientos del transporte fluvial y marítimo internacional. El río Napo es un afluente del río Amazonas se origina en Ecuador y fluye hacia Perú, donde desagua en el río Amazonas. Este río es muy importante para el transporte fluvial y se encuentra regulado por el Tratado de Comercio y Navegación entre Ecuador y Perú. En la cuenca del Napo hay varias áreas protegidas, como el Parque Yasuní en Ecuador, sin embargo esto entra en contradicción, como se ha visto en otros ejes

de IIRSA, con el desarrollo de concesiones petroleras. La explotación del petróleo en Ecuador especialmente, pero también en Perú, dejó un camino de contaminación de los recursos hídricos, en la Amazonía. Esta contaminación es una fuente de conflictos con las comunidades indígenas que viven en la región (Santanna y Ribero; 2012).

Finalmente es oportuno destacar que el Amazonas en tanto reservorio mundial de recursos estratégicos, fuente de biodiversidad y agua, es también una zona geopolíticamente importante lo que se expresa en una amplia militarización. La zona con mayor intervención militar de Suramérica es la cuenca del Amazonas (Ceceña, Aguilar y Matto, 2007) en ella se encuentran las importantes bases estadounidenses de Aruba y Curaçao.

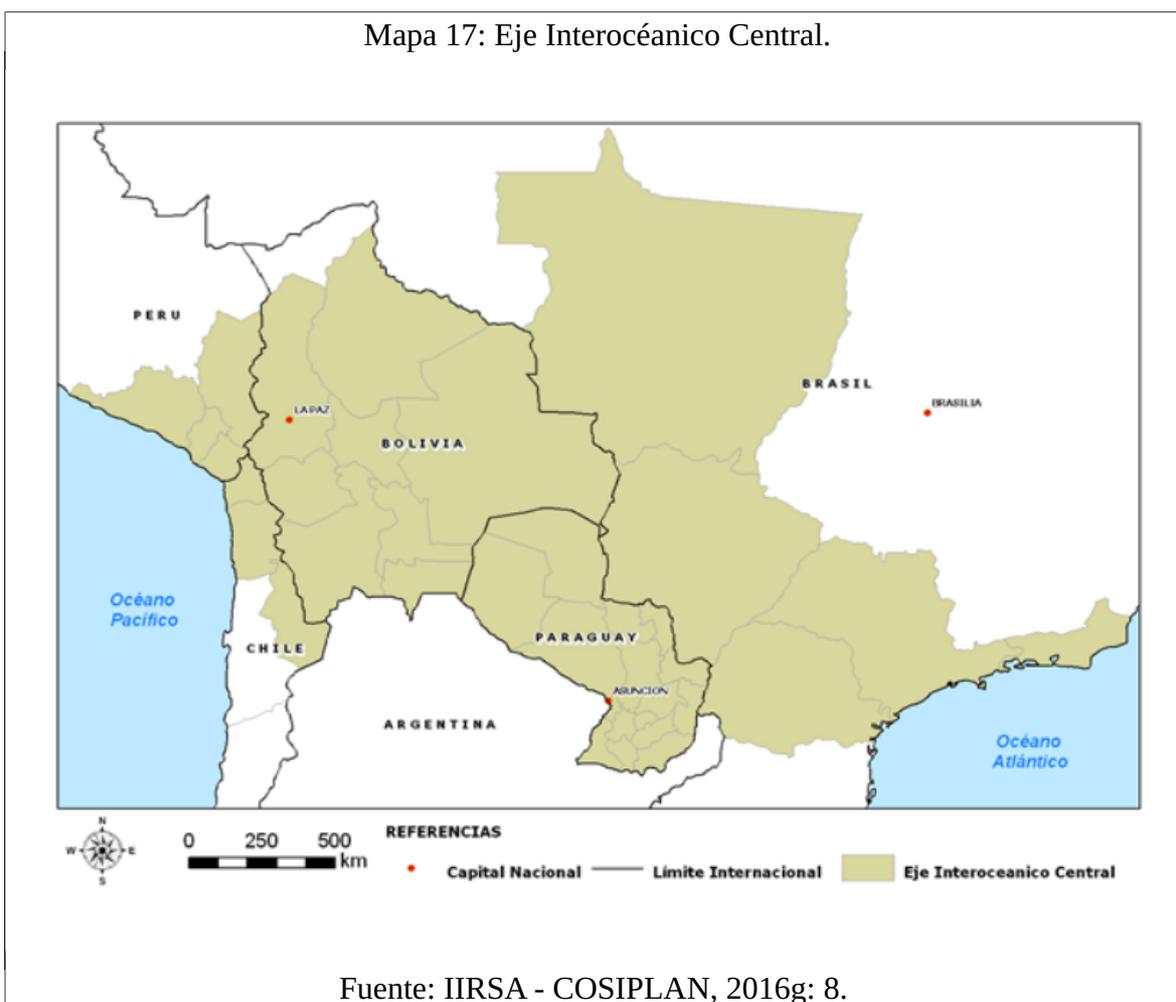
2.4.8. Eje Interoceánico Central.

El Eje Interoceánico Central atraviesa Suramérica de costa a costa, vinculando importantes puertos en el Pacífico y en el Atlántico, así como diversos nodos de transporte que conectan Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú. Es importante destacar que el sistema portuario marítimo del eje se conforma a través de 29 puertos principales, ubicados mayormente sobre las costas del Océano Atlántico, el Océano Pacífico y el Río Paraguay. De ellos, 6 mueven más de 2 millones de toneladas. Los puertos de Santos y Paranaguá, en la costa Atlántica de Brasil, movilizan 100 y 40 millones de toneladas respectivamente (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

El eje posee el 15% de la superficie suramericana con 2.881.860 km², y el 25% de la población con 103.310.620 habitantes, siendo uno de los tres más densamente poblados, con 36Hab./km². Es también el tercer eje con mayor PBI, con casi el 30% del producto de la región (IIRSA –COSIPLAN, 2017).

El territorio delimitado incorpora los departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno y Tacna de Perú, las Regiones XV, I (Arica y Parinacota y Tarapacá, respectivamente) y la Provincia Loa de la II Región Antofagasta de Chile, los departamentos de Beni, La Paz, Oruro, Potosí, Tarija, Cochabamba, Chuquisaca y Santa Cruz de Bolivia, la República de Paraguay y los estados brasileños de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Río de Janeiro, San Pablo y Paraná (IIRSA –COSIPLAN, 2017).

Mapa 17: Eje Interocéánico Central.



Fuente: IIRSA - COSIPLAN, 2016g: 8.

La descripción del eje en un documento balance de los 10 años de IIRSA denota la intencionalidad manifiesta en las obras de infraestructura emplazadas en la región al vincularlas con determinadas actividades productivas:

“Las principales exportaciones son cobre refinado, mineral de cobre y concentrados, aceites crudos de petróleo, porotos de soja y concentrados de hierro. La suma de las exportaciones de estos productos alcanza el 37% de las exportaciones totales de los cinco países, con un 89% despachado por vía marítima. Las exportaciones han logrado importantes avances tecnológicos conducentes al aumento de la productividad y a la apertura de nuevos mercados. Como el precio de la tierra en las regiones menos desarrolladas es todavía relativamente bajo, existen ventajas competitivas para el desarrollo de nuevas inversiones en el sector agropecuario, así como en diversas actividades mineras” (IIRSA, 2011: 72).

Esta descripción de las actividades productivas más destacadas, como en otros ejes, está en tensión con dos aspectos muy importantes para la región: la presencia de

comunidades originarias y las áreas protegidas. La densidad de comunidades originarias en el territorio del Eje Interoceánico Central es relevante, habitan en la totalidad del territorio de Bolivia, el sur de Perú, este de Paraguay y parte del estado de Mato Grosso en Brasil y se dedican mayoritariamente a actividades de subsistencia y agricultura en pequeña escala. Con respecto a las áreas protegidas existen alrededor de 450 unidades territoriales con algún grado de protección, alcanzando aproximadamente 402.837 km² de superficie, valor que constituye alrededor del 15% del área total del eje (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

El Eje Interoceánico Central contempla inversiones por 19.900 millones de dólares, en 63 proyectos de integración física dentro de 5 grupos. Las obras están mayoritariamente orientadas a aumentar la infraestructura ferroviaria para reducir los costos del transporte regional de los territorios aislados, de la región oriental de Bolivia a Mato Grosso, y de estas regiones hacia el Atlántico y el Pacífico (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

Gráfico 19: Grupo de Proyectos Eje Interoceánico Central

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión estimada*
1	CONEXIÓN CHILE - BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL	17	1.845,6
2	OPTIMIZACIÓN DEL CORREDOR CORUMBÁ - SAN PABLO - SANTOS - RIO DE JANEIRO	8	6.307,4
3	CONEXIÓN SANTA CRUZ - PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	4	443,0
4	CONEXIÓN SANTA CRUZ - CUIABÁ	5	141,2
5	CONEXIONES DEL EJE AL PACÍFICO: ILO / MATARANI - DESAGUADERO - LA PAZ + ARICA - LA PAZ + IQUIQUE - ORURO - COCHABAMBA - SANTA CRUZ	29	11.164,3
TOTAL		63	19.901,5

Fuente: IIRSA –COSIPLAN, 2017: 2001.

El Observatorio Ambiental de Dilema, en un informe elaborado por Ribera Arismendi, titulado “*La Amenaza del IIRSA en Bolivia*” del año 2008 afirma que en las obras proyectadas para el Eje interoceánico central es posible ver la predominancia absoluta de la lógica monetarista y comercial con que se enfoca a las regiones suramericanas. El observatorio hace hincapié en la afectación ambiental del Cerrado una de las ecorregiones más importantes de Suramérica y a los bosques secos –subhúmedos de las tierras bajas de Bolivia:

“Una de las ecorregiones más relevantes de Sudamérica es el cerrado, ocupa una inmensa superficie de Brasil, Bolivia y Paraguay, y será una de las afectadas por este eje del IIRSA. Es una ecorregión mosaico en la cual se combinan bosques, sabanas y palmares, presenta un elevado endemismo y un alto número de especies amenazadas. Es una de las regiones más impactadas en los últimos 20 años por efecto de la colonización, la agricultura a escala industrial de la soya, la tala de bosques para elaborar carbón (para fines mineros como metalurgia del hierro). La construcción de represas ha tenido también importantes efectos en el Brasil. Dinerstein et al. (1995) preveía la multiplicación de intensificación de impactos futuros por la construcción de vías.

Los Bosques seco-subhúmedos de las tierras bajas de Bolivia, denominados Chiquitanos o de la Chiquitanía, tienen una fuerte afinidad con el Cerrado (...) las mayores amenazas provienen del avance de la agricultura industrial de la soya (CSF, 2007) y la expansión de la colonización, fenómenos que se han incrementado con la construcción de vías derivadas de la IIRSA” (Ribera Arismendi, 2008: 45).

2.4.9. Eje MERCOSUR – Chile.

Este eje tiene un área de influencia que atraviesa Suramérica e incorpora la vinculación de los principales centros económicos, ciudades y puertos del territorio que cubre partes de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. Es el más poblado con el 35% de la población del subcontinente, 141.453.273 habitantes, y el que cuenta con el mayor porcentaje del PBI de Suramérica (48%), por un total de 1.973.410 millones de dólares (IIRSA –COSIPLAN, 2017).

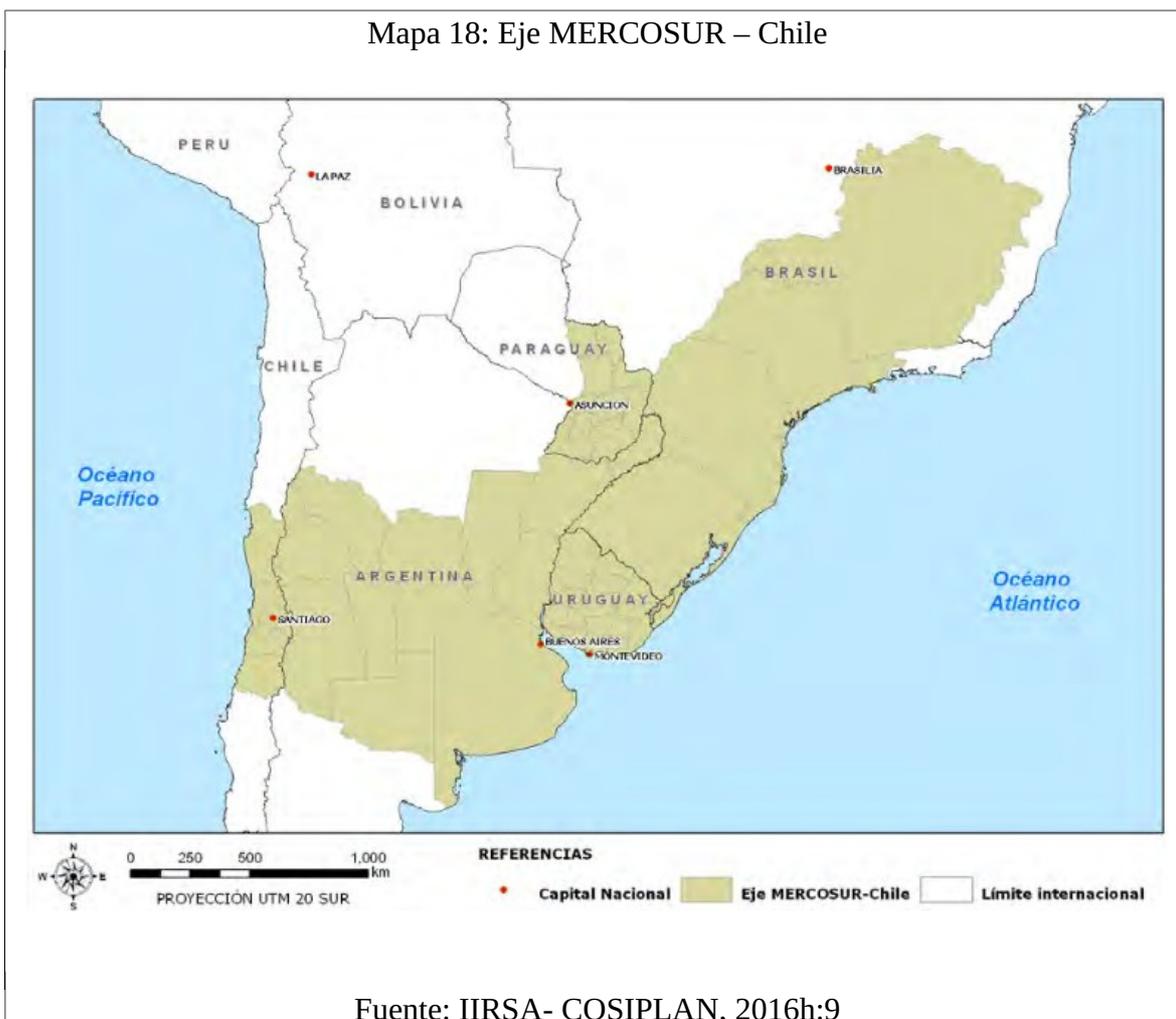
El Eje MERCOSUR – Chile es además el de mayor desarrollo de infraestructura y el de mayor comercio intra-regional motivo por el cual la modernización de la red de infraestructura del Mercado Común, para adecuarla a los actuales patrones comerciales, es un propósito puesto en agenda desde su creación y vigorizado en la última década y media. Según el Ministerio de relaciones exteriores de Brasil:

“En poco más de veinte años, el MERCOSUR ha probado ser un gran éxito en términos económico-comerciales. El comercio intrabloque se ha multiplicado más de diez veces, saltando de U\$S 5.100 millones (1991) a U\$S 58.200 millones (2012). En ese mismo período, el comercio mundial creció apenas cinco veces. El comercio de Brasil con el MERCOSUR se multiplicó casi por diez – al paso que, con el resto del mundo, el aumento fue de ocho veces. El comercio intrabloque corresponde a cerca de 15 % del total global del MERCOSUR y se redujeron casi totalmente los aranceles para el comercio entre los países del bloque” (Página web del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, 2012).

En el eje se destacan numerosos corredores viales consolidados donde circulan los principales flujos de cargas del MERCOSUR que vinculan los centros industriales y

ciudades de la región. El área de influencia incluye las Regiones Metropolitana, IV, V, VI y VII de Chile, (Coquimbo, Valparaíso, del Libertador y del Maule, respectivamente), las provincias argentinas de Mendoza, San Juan, La Rioja, San Luis, Córdoba, La Pampa, Santa Fe, Salta, Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, y Misiones, los estados brasileños de Río Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, San Pablo y Minas Gerais, la Región Oriental de Paraguay y la República Oriental del Uruguay (IIRSA, 2011).

Mapa 18: Eje MERCOSUR – Chile



Fuente: IIRSA- COSIPLAN, 2016h:9

Las mayores exportaciones son cobre, porotos de soja, aceites crudos de petróleo, minerales de hierro y tortas y harinas de semillas oleaginosas. Hacia el futuro en los documentos de IIRSA se prevé la continuación del esquema de desarrollo basado en una combinación de alta producción agropecuaria, agroindustria, industria de transformación y prestación de servicios diversos. Este es el diagnóstico con el que se planificó la infraestructura regional para el eje (IIRSA, 2011).

El Eje MERCOSUR-Chile involucra al 100% de la economía de Uruguay; al 97% de la de Paraguay; a más del 86% de la economía Argentina; y al 60% de las economías de Chile y Brasil, aproximadamente lo cual marca el peso económico de este territorio (IIRSA –COSIPLAN, 2017). Ceceña, Aguilar y Motto (2007) destacan esta importancia económica y estratégica:

“Entre sus productos actuales destacan los bienes primarios (llamados commodities): cereales, oleaginosas, hortalizas, frutas, carnes, soja, pieles, cueros, madera, pescados, minerales metálicos y no metálicos, petróleo y gas, algodón, tabaco, café; los de las agroindustrias: forestal, maderera, papel, alimentos, bebidas, jugos, lácteos, vinos; y los industriales: aeronáutica, automotriz, metalmecánica, petroquímica, materiales de construcción, metalurgia–siderurgia y aluminio, electrodomésticos, textil, confecciones, goma y plásticos.

No obstante, la importancia económica de esta región crece cuando se considera la presencia de los bosques nativos de la costa del sur de Brasil, señalados como hotspot (punto crítico o estratégico de biodiversidad) por Conservación Internacional (CI), y una franja de la Patagonia argentina, muy bien dotada en aguas, bosques y aire puro, y donde el International Cooperative Biodiversity Group (ICBG), integrado por agencias gubernamentales y universidades de Estados Unidos, organismos como CI, y laboratorios privados como Glaxo, BristolMyers, Wyeth-Ayerst o American Cyanamid desarrollan proyectos de bioprospección, en convenio con universidades locales. Tal es el caso de un proyecto sobre zonas áridas a cargo de la Universidad de Arizona, que investiga la biodiversidad correspondiente de Argentina y Chile, junto con la Universidad Nacional de la Patagonia y el Instituto Nacional de Tecnología Agrícola en Argentina, y la Universidad Pontificia Católica de Chile” (Giménez, 2001)” (2017: 35).

El territorio que comprende el eje presenta condiciones de escala atractivas para nuevas inversiones públicas, privadas o mixtas. Las obras del eje están orientadas a:

“desarrollar infraestructura y logística para incrementar el comercio entre los mercados locales, regionales y globales; (ii) incrementar la competitividad de las cadenas productivas existentes y desarrollar nuevas a nivel regional; (iii) optimizar los flujos de bienes y servicios, así como promover el desarrollo del turismo y facilitar la circulación de personas; y (iv) aumentar la capacidad y confiabilidad de los sistemas eléctricos y gasíferos, y diversificar la matriz energética” (IIRSA- COSIPLAN, 2017: 223).

La cartera activa del eje cuenta con 86 proyectos por una inversión estimada de 48.807 millones de dólares distribuidos en 6 grupos de proyectos.

Gráfico 20: Grupo de proyectos Eje MERCOSUR - Chile

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión estimada*
1	BELO HORIZONTE - FRONTERA ARGENTINA / BRASIL - BUENOS AIRES	19	16.644,1
2	PORTO ALEGRE - LÍMITE ARGENTINA / URUGUAY - BUENOS AIRES	26	3.071,3
3	VALPARAÍSO - BUENOS AIRES	22	9.813,8
4	COQUIMBO - REGIÓN CENTRO ARGENTINA - PAYSANDÚ	19	6.179,6
5	GRUPO ENERGÉTICO	17	18.966,1
6	PEHUENCHE	12	3.840,7
TOTAL		115	58.515,6

Fuente: IIRSA – COSIPLAN, 2017: 224

La construcción del Túnel Binacional de Agua Negra en la provincia de San Juan demanda 1.600 millones de dólares y es uno de los proyectos del eje que integra además la treintena de proyectos prioritarios de integración. El paso de Agua Negra se convertirá en la principal vía de vinculación entre Argentina y Chile y es considerado un proyecto estratégico.

Esta nueva ruta al Pacífico permitirá a los principales nodos productivos del continente vincularse con los mercados transpacíficos. Esta salida potencia la importancia del Puerto de Coquimbo tendiente a convertirse en uno de los principales puertos chilenos de exportación.

“Este proyecto consiste en la construcción de un túnel doble en la frontera entre Argentina y Chile en el paso de Agua Negra y que funcione como un paso alternativo al Sistema Cristo Redentor. Debido a su ubicación geográfica conforma un importante eje de integración regional que fortalece las conexiones desde la zona central de Argentina hacia el área de influencia del Puerto de Coquimbo en Chile, fomentando el turismo y el comercio internacional entre todos los países que conforman el Eje MERCOSUR-Chile (...)

El proyecto consiste en la ejecución de dos túneles principales semiparalelos que albergarán calzadas para el tránsito vehicular unidireccional de dos carriles cada uno, con una longitud aproximada de 13,9 km y emplazamiento a una altura media de 3800 m.s.n.m., que unirán la Provincia de San Juan (Argentina) y la Región de Coquimbo (Chile) a través de la Cordillera de Los Andes” (IIRSA-COSIPLAN, 2017b: 155).

Al igual que otros mega-proyectos de la iniciativa el Túnel de Agua Negra afronta críticas como consecuencia del impacto ambiental y social de la iniciativa. La construcción del Túnel no puede desvincularse de los proyectos mineros emplazados en la zona, como por ejemplo la Minera Dominga destinada a la extracción de concentrados de hierro y de cobre en la región de Coquimbo, al norte del país valorado en 2.500 millones de dólares. Este proyecto de minería a cielo abierto se encuentra frenado por emplazarse en las proximidades de la Reserva Nacional Pingüino de Humboldt.

Otros proyectos vinculados al Túnel son el Puerto Cruz Grande y la ampliación del Puerto de Coquimbo, destinados a convertirse en uno de los complejos portuarios más grandes de la costa pacífica del sub- continente que si bien promete ser el corazón del desarrollo industrial las implicancias de su emplazamiento podrían afectar las reservas marinas, zonas de alta biodiversidad, y la calidad de vida de una de las regiones más pobres de Chile.

2.4.10. Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

La Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) representa el 20% de la superficie del continente de América del Sur. Se estructura en torno a las cuencas de los Ríos Paraguay, Paraná, y Uruguay, todas tributarias de la gran Cuenca del Río de la Plata. Es una de las vías fluviales navegables más importantes del mundo con una extensión aproximada de 3.442km comprendidos de Norte a Sur desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Puerto Nueva Palmira (Uruguay). La hidrovía ha desempeñado un rol central históricamente como vía de unión comercial y cultural para los pueblos que la componen.

El eje es el segundo más vasto con el 20% de la superficie de Suramérica (4.201.862 km²) y el segundo con mayor porcentaje de PBI de la región, con el 34% (1.491.032 millones de dólares). Es además el tercero con más población, con el 29% de la población total del continente, 119.035.634 habitantes (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

Mapa 19: Eje Hidrovía Paraguay – Paraná.



Fuente: IIRSA - COSIPLAN, 2016h:9

Esteban Moscariello coordinador de la Comisión para el Desarrollo de la Bolsa de Comercio de Rosario, uno de los actores fundamentales en la adecuación de la Hidrovía Paraguay-Paraná, aseveró a fines del 2016 que diferentes analistas estiman que por la hidrovía se transportarían cargas entre 16/17 millones de toneladas y se estima que 9.5 millones de toneladas de granos y subproductos son provenientes de Paraguay y Bolivia, a lo que se suma 3.0 millones de toneladas de mineral de hierro, 2.5 millones de toneladas de combustibles, 1.0 millón de cargas generales (fertilizantes y otros), entre otros.

Los países que integran la Hidrovía Paraguay-Paraná planifican inversiones por 7.534 millones de dólares en 84 proyectos de integración física. Este es el segundo eje con

mayor cantidad de proyectos de la Cartera, después del MERCOSUR-Chile. Sin embargo, ocupa el séptimo lugar en montos de inversión estimada, esto se debe a que las obras fluviales demandan, en comparación con el carretero y otros sub-sectores, menores inversiones (IIRSA – COSIPLAN, 2017)

Gráfico 21: Grupo de proyectos Eje Hidrovía Paraguay - Paraná

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión estimada*
1	RÍO PARAGUAY, ASUNCIÓN - CORUMBÁ	12	734,2
2	TIETÉ - PARANÁ (ITAIPÚ)	8	847,5
3	RÍOS PARAGUAY - PARANÁ, ASUNCIÓN - DELTA DEL PARANÁ	35	3.841,4
4	RÍO PARANÁ, ITAIPÚ - CONFLUENCIA	13	592,7
5	RÍO URUGUAY	16	1.518,4
TOTAL		84	7.534,2

Fuente: IIRSA – COSIPLAN, 2017: 180

El mayor impacto buscado por la IIRSA en las obras planificadas para la Hidrovía es mejorar la navegabilidad de los ríos que la componen y la conexión interregional, para conectar las economías con los puertos de salida tanto fluviales como los ubicados en el Atlántico y en el Pacífico. La reducción de los tiempos de transporte con la adaptación de la Hidrovía es significativa, pues pasará, de 36 a 16 días para el trayecto Corumbá - Río de la Plata- Corumbá (5.500 km). Asimismo, la posibilidad de conectar fluvialmente Sao Paulo con Buenos Aires, los dos grandes centros económicos de la región, se abre con el tramo Paraná-Tieté, considerado por IIRSA como un proyecto-ancla (Ceceña, Aguilar, Motto, 2007).

En la Argentina la zona portuaria de Santa Fe es de gran importancia para el desarrollo de la Hidrovía ya que es allí donde ésta se articula con el Corredor Bioceánico Central (interoceánico) que conecta Brasil con el Pacífico. Esta posición geoestratégica convierte a la zona en un punto logístico de carga, descarga, acopio y transporte de bienes en dirección Norte-Sur y Este-Oeste. La Hidrovía es un corredor esencial para los planes de reordenamiento territorial de Suramérica, es un eje articulador de otros ejes, sobre todo

del Corredor Bioceánico que permite trasladar la producción de Brasil para su exportación por el Océano Pacífico rumbo, sobre todo, al mercado asiático.

“El Corredor Bioceánico Central Porto Alegre - Coquimbo es un proyecto de integración física que comunicará los océanos Atlántico y Pacífico, cuyos extremos pasan por las ciudades de Porto Alegre (Brasil) y Coquimbo (Chile), atravesando la región central de Argentina (paralelo 30° Latitud Sur) a través de las provincias de Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba, La Rioja y San Juan y la Cordillera de los Andes por túneles ubicados en la latitud del actual paso internacional de Agua Negra” (Cassanello, 2015: 1).

Es importante remarcar en términos de proyecciones para la Hidrovía, suscribiendo al análisis de Zuberman (2012), que los países pertenecientes a la Cuenca del Plata, es decir Brasil, Argentina, Paraguay y Bolivia en forma conjunta, conforman el aglomerado mayor de producción de soja a nivel mundial desde hace casi una década. Si bien China y Estados Unidos encabezan la lista por países de productores mundiales de aceite de soja con un 22% de la producción cada uno al 2010, no se tiene en cuenta que la integración de los países del Cono Sur la supera ampliamente con más de un tercio de la producción mundial. Sin embargo, los actores económicos centrales en esta ampliación de la frontera sojera en la región son empresas transnacionales como Cargill, Monsanto, ADM, Bunge, Dreyfus, etc., que impulsan nuevos usos del espacio geográfico desplazando los usos tradicionales por la siembra de monocultivos transgénicos que aportan mayor rentabilidad dado el aumento de la demanda internacional de estos commodities.

La descripción y análisis de este eje, y las obras planificadas sobre la hidrovía como su impacto social y ambiental, será profundizado en el capítulo V, VI y VII de esta tesis.

2.5. Los Procesos Sectoriales de Integración (PSI).

Los Procesos Sectoriales de Integración son un área significativa de acción territorial de IIRSA - COSIPLAN y fueron establecidos paralelamente a los ejes de integración y desarrollo en el Plan de Acción de Montevideo. Los PSI tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo de la infraestructura básica en la región y proponer acciones que permitan superarlos.

Los ejes de integración y desarrollo remueven barreras físicas y los procesos sectoriales barreras normativas. Estos procesos abarcan los servicios clave en el proceso de integración, que pueden estar presentes en múltiples ejes, y que requieren de acciones coordinadas entre los países para superar los obstáculos y promover el uso eficiente de la

infraestructura para la integración. Se procura entonces armonizar los marcos regulatorios en las siguientes áreas:

- Transporte de Carga y Logística:

Coordinado por Perú, busca desarrollar *“acciones para fortalecer la integración y contribuir a aumentar la competitividad de las economías de la región a través de actividades que mejoren el desempeño de la logística y el transporte de carga en sus distintos modos”* (Página web IIRSA – COSIPLAN, 2017).

- Planificación para la integración y desarrollo de fronteras:

Coordinado por Argentina y Chile, busca generar *“acciones dirigidas a convertir las regiones de frontera en espacios de integración y desarrollo, facilitando la movilidad de bienes y personas, y planificando el territorio atendiendo aspectos económicos, sociales y ambientales”* (Página web IIRSA – COSIPLAN, 2017).

- Telecomunicaciones:

Coordinado por Paraguay, *“promueve el uso intensivo de Tecnologías de Información y Comunicaciones (TICs) con el fin de superar barreras geográficas y operativas. Principalmente, estudiar y proponer alternativas para impulsar la interconexión de las diferentes estructuras y redes de fibra óptica y la conformación del Anillo Óptico Suramericano”* (Página web IIRSA – COSIPLAN, 2017).

- Integración Aérea:

Coordinado por Brasil, prevé el desarrollo de *“acciones dirigidas a promover la conectividad de las economías de la región a través del transporte aéreo de carga y pasajeros”* (Página web IIRSA – COSIPLAN, 2017).

- Integración a través de Puertos e Hidrovías:

Coordinado por Brasil, *“el objetivo es identificar los marcos regulatorios de los puertos; mejorar el potencial de pasajeros y de carga en las vías navegables entre los países; y mapear proyectos y estudios existentes para la explotación de las instalaciones portuarias y conexiones interiores”* (Página web IIRSA – COSIPLAN, 2017)

- Integración ferroviaria:

Coordinado por Uruguay, busca desarrollar *“acciones dirigidas a fomentar la integración y la complementariedad de las políticas y proyectos del sector ferroviario que impulsen el desarrollo económico y social. Principalmente, temas regulatorios, nuevas infraestructuras y acuerdos entre operadores ferroviarios”* (Página web IIRSA–COSIPLAN, 2017)

- Integración comercial por envíos postales para Pymes:

Coordinado por Brasil y Perú, *“propicia la inclusión de las micro, pequeñas y medianas empresas en el mercado internacional mediante la implementación de un sistema de exportación e importación simplificado, utilizando la plataforma logística postal”* (Página web IIRSA – COSIPLAN, 2017)

Andrés Mego sintetiza la importancia de los procesos sectoriales para los propósitos de la integración en infraestructura de Suramérica de la siguiente manera:

“Mediante estos procesos se buscará que los países coincidan en sus normas y mecanismos institucionales, removiendo barreras de orden regulatorio, legal y operativo que limiten el uso de la infraestructura existente y las que obstaculizarían las inversiones en nuevas obras. Con esto se busca permitir el libre comercio de bienes y servicios dentro de la región. En este sentido, en etapas posteriores, se impulsaría la creación de instituciones supranacionales con el objetivo de aumentar aún más la eficacia de los sectores (es decir, transporte marítimo, aéreo, multimodal, etc.) para apuntalar la competitividad de la región” (2007: 3).

Estos procesos sectoriales de integración buscan eliminar las diferencias en los controles y regulaciones de los 12 Estados que integran la IIRSA. La construcción de mecanismos de regulación regional es un objetivo perseguido por IIRSA – COSIPLAN sustituyendo la planificación nacional por una regional, con mecanismos unificados que permitan a las empresas transnacionales operar en todo el territorio subcontinental con las mismas reglas de juego. Esto es parte de una racionalidad global, propia del medio técnico-científico- informacional (Santos, 1988), y de la construcción de un macrosistema técnico que además de edificar una infraestructura homogénea para toda la región necesita estandarizar sus usos para viabilizar y acelerar la circulación de los bienes.

2.6. Los mecanismos de financiamiento.

La moneda predominante en las transacciones internacionales es el dólar norteamericano desde la crisis de los acuerdos de Bretton Woods en los años 70. Al mismo tiempo que las monedas de los países hegemónicos se hacen también hegemónicas, y tienen la mayor aceptación en todo el sistema económico internacional, las monedas nacionales de los demás países se deprecian o pierden la aceptación en el resto de los países y economías del mundo (Wexell Severo, 2012). Históricamente los países emisores de monedas no convertibles sufren una dificultad crónica para obtener la cantidad necesaria de divisas para cerrar sus cuentas nacionales o para afrontar, como en el caso de

la infraestructura, mega obras que cotizan en dólares. Esta “restricción externa” (Diamand, 1973) es subsanada con el ingreso de divisas por exportación, sometiendo las economías a las demandas más dinámicas del mercado, o por endeudamiento, este es el camino seguido por los países de Suramérica para afrontar las obras de infraestructura comprendidas en la IIRSA. Costa (2013) afirma que:

“individualmente, cada país sudamericano subordinó sus exportaciones al objetivo central de conseguir divisas para pagar sus deudas externas y equilibrar la balanza de pagos (...) en semejantes circunstancias, la estrategia comercial se redujo a vender lo que fuera a quien fuera, siempre y cuando el pago fuera en dólares. Más recientemente, la estrategia se alteró en la forma, pero manteniendo sus características perversas. Ahora, se procura importar capitales y se hace menos énfasis en exportar productos. Toda la importación de capitales es bienvenida, aunque tenga fines especulativos o se oriente a la desnacionalización de activos” (2003: 116).

Desde que la IIRSA es anunciada en el año 2000 el financiamiento de las obras que integran su cartera de proyectos es un tema central, sobre todo en los inicios, por la escasez de divisas que las crisis del orden neoliberal de fines del siglo XX dejaron en los países de la región. Aunque el BID, la CAF y el FONPLATA garantizaron el financiamiento de las obras planificadas, de manera general los proyectos serían ejecutados bajo el concepto de asociaciones público – privadas orientados a la atracción de inversiones externas. Como plantea Padula (2012) la IIRSA representa un intento por rescatar la corriente de inversiones en la infraestructura de la región.

Las organizaciones integrantes del Comité Técnico de la IIRSA, quienes fueron actores centrales en la planificación estratégica de la integración regional, serían además las principales financistas de las obras.

La CAF creada en 1966 nació para hacer frente a los límites impuestos por la restricción externa, la deuda externa y la ausencia de financiamiento para los países de la región andina. Su objetivo principal fue además promover la integración regional pero fue ampliando su autonomía y en la actualidad no solamente es la principal fuente de financiamiento de los países andinos, sino también es la institución regional más importante cuando se trata de recursos destinados a infraestructura de integración (Wexell Severo, 2012).

Según un informe de la CAF para el año 2012 la institución ha financiado la ejecución de 57 proyectos de integración física por aproximadamente 8.000 millones de

dólares y ha movilizado inversiones superiores a 24.980 millones de dólares (Terrazas, 2013). No todas estas obras estuvieron comprendidas dentro de la IIRSA.

El FONPLATA fue creado en 1977 por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay con posterioridad a la firma del tratado de la Cuenca del Plata (1969). Su principal objetivo es financiar la realización de estudios, proyectos, programas y obras para la integración física de la Cuenca del Plata. La estructura del capital del Fondo se desglosa con un aporte del 33.3% de Argentina y Brasil respectivamente y 11.1% Bolivia, Uruguay y Paraguay respectivamente. Los desembolsos del fondo están relacionados con una etapa previa a la ejecución de los proyectos, es decir, la identificación, elaboración de base de datos, estudios sectoriales, medición de impactos, etc. (Wexell Severo, 2012).

El BID no es una institución suramericana pero ha cumplido un papel fundamental en el financiamiento de la infraestructura regional. Nació en 1959 con el respaldo de los países que conformaron la Organización de Estados Americanos (OEA) y desde entonces se constituyó en la principal fuente de crédito para la integración física. Actúa en América Latina como brazo del Banco Mundial, tiene 47 países miembros de todo el mundo de los cuales apenas 26 son de la región. Su gestión es manejada estratégicamente por los países desarrollados donde EEUU de forma individual tiene el 30% del capital y consecuentemente del peso en las votaciones dado que el mecanismo de toma de decisiones depende de la cantidad porcentual que cada uno aporta a la cartera del Banco.

En relación a la influencia del BID en la integración regional Padula afirma que:

“Las instituciones financieras que operan en la región han actuado como reproductoras de un modelo de integración física de integración regional que provienen de las instituciones financieras internacionales, notoriamente del BID, como lo demuestra su papel en la IIRSA. Como “bebedoras (emuladoras) de las ideas dominantes, ellas incorporan y reproducen la visión de la IIRSA, en la cual la integración de la infraestructura y el proceso de integración regional como un todo, son funcionales al proceso de liberalización económica internacional. Cabe resaltar así que las instituciones financieras regionales (CAF y FONPLATA) no han desempeñado un papel autónomo en el campo ideológico y político, sino apenas reproductor de las relaciones pre - existentes” (2010: 2000).

El BID como brazo ejecutor de las políticas de financiamiento planificadas por los Estados centrales que en él participan, sobre todo de EEUU, ha jugado y juega un rol importante en qué infraestructura se planifica y emplaza en la región y al servicio de qué intereses y modelo económico. Al respecto Éric Toussaint, presidente del Comité para la Anulación de la Deuda del Tercer Mundo, plantea que:

“El BID es un instrumento financiero propuesto en una primera fase por los Estados Unidos que cuenta con el 30% de los derechos de voto y del cual hacen parte también algunos países europeos. Es un instrumento para implementar en América Latina políticas dentro del contexto del modelo capitalista de extracción de los recursos naturales del continente para ser exportados. Es decir, extraer los recursos naturales de cada uno de los países para exportarlos al mercado mundial en beneficio de las grandes transnacionales. El papel fundamental del BID, entonces, es mantener la subordinación y la dependencia del continente latinoamericano y del Caribe. El BID, por otra parte, no ha intentado favorecer una integración de América Latina para fomentar un desarrollo alternativo basado en el fortalecimiento del mercado interno. Diría también que el balance de esta institución en sus 50 años es de más desigualdad y más pobreza para los países latinoamericanos” (Arellano y Onatra, 2009: 2).

En relación a la misión histórica de instituciones como el BID en la región Eduardo Gudynas plantea que la actual crisis del capitalismo global indica que se requiere otro tipo de instituciones de asistencia financiera. *"Esto es especialmente cierto en América Latina, tanto debido a hechos como los intentos de varios gobiernos en ganar autonomía frente a las instituciones financieras afincadas en Washington, como a la creciente convicción de la fragilidad de una estrategia de desarrollo basada esencialmente en exportar recursos naturales"* (Arellano y Onatra, 2009b : 2).

Es ineludible el trabajo que el BID desarrolló y desarrolla en la planificación y promoción de la integración en infraestructura en la región, así como la coordinación del Banco con otras instituciones regionales como la CAF y el FONPLATA. Sin embargo, es importante destacar que pese a que el financiamiento aportado por estas instituciones es significativo, casi el 60% de los proyectos de la Cartera de IIRSA son financiados por el sector público.

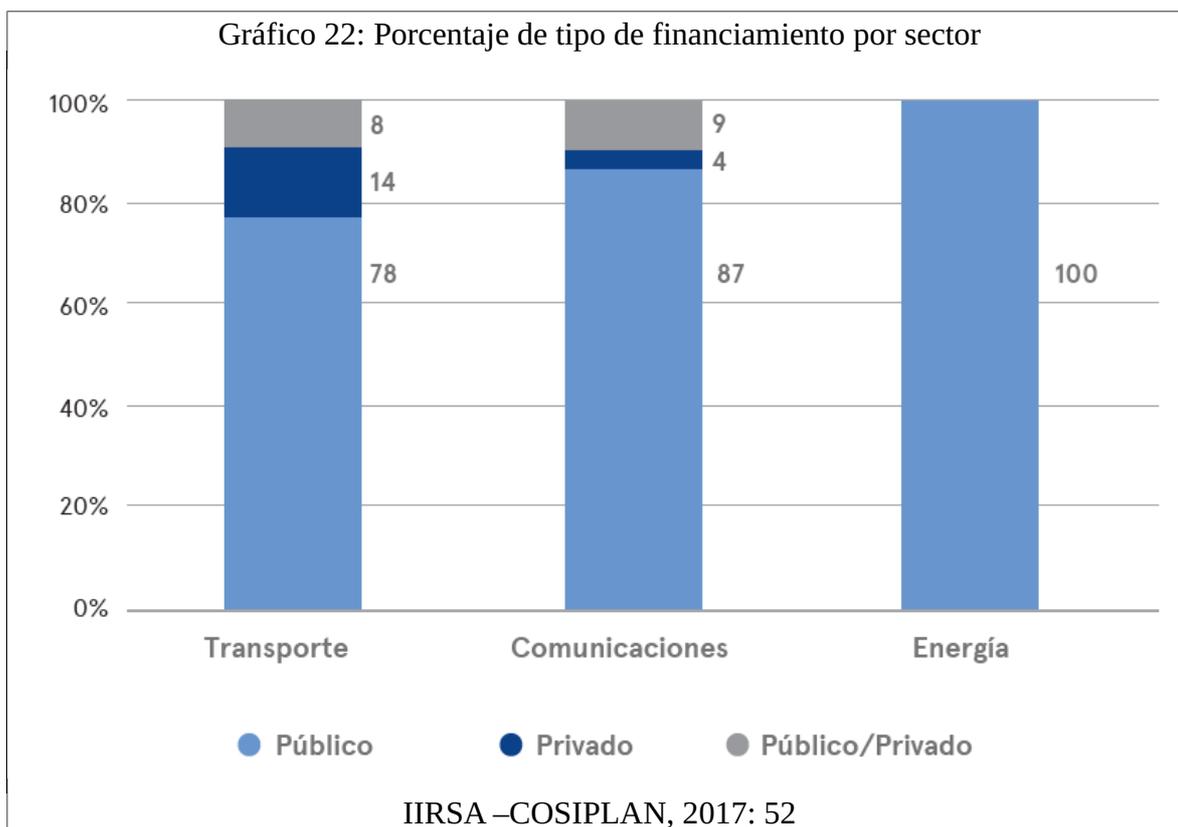
La idea promovida por IIRSA del financiamiento público – privado y la atracción de inversiones privadas en las obras de infraestructura regional ha mostrado un débil desempeño a los largo de la última década y media en Suramérica. Como la propia Cartera de proyectos de IIRSA aclara:

“La cartera se encuentra financiada en gran parte por el sector público (casi el 60% de la inversión estimada), un cuarto de ella depende de iniciativas público-privadas, mientras que sólo el 15% de las inversiones de las obras provienen del sector privado. En número de proyectos la participación del sector público es aún más evidente: casi el 80% de los mismos registran financiamiento público, seguido por el 13% privado y solamente el 8% es mixto.

Es importante destacar el rol de los tesoros nacionales en la ejecución de los proyectos de la cartera. Casi el 60% de todas las obras son financiadas por los mismos países, lo que demuestra el compromiso con el avance de la integración

física regional. En segundo lugar, se encuentran las iniciativas privadas, que sostienen el 13% de las obras de la cartera; mientras que más de un 20% de las inversiones todavía no tienen fuente asignada” (2017: 51).

El siguiente gráfico ilustra el peso del sector público en todas las áreas de desarrollo de la IIRSA en la Cartera de proyectos 2017:



Resulta significativo apuntar que según los informes de las Carteras de proyecto de IIRSA – COSIPLAN la mayor participación del sector privado se encuentra en el sector transporte, sobre todo en el Eje MERCOSUR-Chile (con casi el 40% de los recursos privados involucrados) y en el sub-sector ferroviario (IIRSA – COSIPLAN, 2017). Esto puede explicarse porque las obras de transporte, en uno de los ejes de mayor circulación de la región, le otorgan una gran rentabilidad a las empresas tanto en la construcción como en la operación posterior de las mismas.

El siguiente gráfico aporta precisión sobre las fuentes de financiamiento específicas de los proyectos comprendidos en la última cartera de IIRSA – COSIPLAN:

Gráfico 23: Fuente de financiamiento de los proyectos.

Fuente de financiamiento	N° de proyectos	Inversión estimada*	Inversión ejecutada*
Tesoro nacional	322	70.374,5	27.026,4
Privados	86	43.609,9	11.459,2
A definir	72	40.431,0	170,0
BID	36	5.716,6	1.211,0
CAF	32	4.265,1	1.154,8
Varios	20	13.159,4	2.748,0
Tesoro provincial	17	1.875,0	200,0
Binacional	12	9.639,8	1.408,8
FOCEM	10	819,0	419,3
Varios - Público	10	3.611,8	0,0
FONPLATA	6	298,9	0,0
A definir - Público	6	328,0	0,0
A definir - Privado	6	1.149,7	388,0
Bancos privados	4	108,0	0,0
Unión Europea	4	179,5	75,3
Banco Mundial	3	172,5	68,5
JBIC	3	185,9	0,0
BNDES	2	157,1	67,2
Tesoro municipal	2	2.100,0	2.100,0
Varios - Privado	2	719,9	0,0
TOTAL		198.901,4	48.496,5

Fuente: IIRSA –COSIPLAN, 2017

El gráfico muestra las múltiples formas como los 12 Estados de Suramérica se hacen cargo, a través de sus distintos niveles e instituciones, de financiar la mayor cantidad de obras de infraestructura regional. Generalmente el mecanismo es el endeudamiento o transfiriendo fondos desde otras áreas para la infraestructura. El Estado se endeuda o condiciona su política presupuestaria para la construcción de las condiciones de oportunidad del gran capital transnacional que es quien mayoritariamente se beneficia del emplazamiento de estas grandes obras.

3. Actores hegemónicos y disputas territoriales.

Es posible identificar al menos dos enfoques interrelacionados en la promoción de las iniciativas y proyectos de integración en infraestructura que se han analizado en esta tesis doctoral: un enfoque o visión económica - comercial, que pone el acento en las fuerzas de mercado como determinantes en la construcción de corredores de infraestructura, desde esta perspectiva la región es rediseñada en función de intereses económicos; y un enfoque político estratégico que enfatiza en el rol geopolítico de la región y las relaciones de poder implícitas en los proyectos de integración regional. El estudio de estos enfoques, por sí solos, no es satisfactorio en el intento de explicar el desarrollo de la IIRSA, se requiere de un abordaje que tome en cuenta ambas perspectivas en diálogo y en relación, y que asuma la imposibilidad de analizarlos fragmentadamente.

Se ha hecho hincapié en la posición estratégica que la región tiene para los actuales patrones productivos y de intercambio, dado que es posible identificar en el territorio suramericano aquellos recursos considerados centrales para la reproducción del capital en su actual fase de desarrollo que se caracterizó, siguiendo los planteos de Harvey (2005), como de acumulación por desposesión. Ana Esther Ceceña (2004) argumenta que los objetivos primordiales del despliegue hegemónico son esencialmente de dos tipos: o bien se trata de recursos, riquezas y mercados, o bien de obstáculos, resistencias e insurgencias. Partiendo de esta idea enfatiza en la materialidad de la hegemonía del sistema internacional en los inicios del siglo XXI:

“Si bien el poder es inmaterial, tiene sustentos materiales ineludibles. Controlar los procesos de reproducción de la vida y de la propia riqueza es simultáneamente un fin y un mecanismo en la construcción de poder. La capacidad para apropiarse de los recursos, procesos o mecanismos necesarios no sólo para la reproducción presente sino sobre todo para la futura, forma parte de las condiciones de posibilidad de la hegemonía. La destrucción del contrario-competidor transita tanto por el enfrentamiento directo como por eliminar o controlar sus condiciones de existencia y reproducción, con la virtud de que este segundo mecanismo tiende a naturalizar la hegemonía.

Hace poco tiempo que la disputa por los recursos empezó a convertirse en un asunto de supervivencia humana. Hasta entonces, su ámbito era fundamentalmente el de la competencia entre hegemones. Es decir, se trataba de una batalla interna que no cuestionaba la pertinencia capitalista sino, en el mejor de los casos, algunas de sus modalidades” (2004: 6).

En este despliegue hegemónico Raúl Zibechi (2006) afirma que el control territorial sobre la región es un proceso de doble orientación. Es decir, América Latina atraviesa un reordenamiento territorial que es traccionado por dos polos de poder, que actúan en conflicto o cooperación, dado que no es posible obviar los intereses regionales aunque la dinámica global está marcada por las lógicas y perspectivas del gran capital mundial y de su centro hegemónico. Así, en el caso de IIRSA- COSIPLAN, se trata de *“una integración doblemente subordinada: a Brasil, por parte de los países sudamericanos, y del conjunto de la región al mercado y empresariado mundial”* (Zibechi, 2006: 8).

Robert Cox (2014) recuperando a Gramsci desarrolla una idea de hegemonía donde ésta se construye en un ajuste entre poder, ideas e instituciones. Enfatiza en las diversas prácticas de internacionalización de la producción a través de sus diversos canales como, agencias estatales, interestatales, clases directivas de corporaciones multinacionales, e instituciones internacionales, entre otros que generan las estructuras base que componen las fuerzas de poder en la actualidad. Para Cox en un orden hegemónico el poder dominante hace ciertas concesiones para asegurar el consentimiento de los poderes menores a un orden que se pueda expresar en términos de interés general. Como plantea Padula (2012), en el ámbito regional, el liderazgo hegemónico puede favorecer el crecimiento económico y hasta una resolución de cuestiones políticas y sociales internas en los países, pero de manera limitada, favoreciendo en última instancia una expansión asimétrica y el proyecto del líder regional.

En este sentido es ineludible hacer mención a dos aspectos centrales de la disputa hegemónica sobre la región. En primer lugar, el rol histórico que Estados Unidos tiene sobre América Latina y la presión ejercida por éste para evitar el desarrollo de políticas autónomas. La Doctrina Monroe, sintetizada en la frase *“América para los americanos”*, fue elaborada por John Quincy Adams y atribuida al presidente James Monroe en el año 1823 cuando anunció que Estados Unidos protegería a los países americanos de las amenazas de colonización por parte de países europeos.

Posteriormente, en 1904, Theodore Roosevelt amplió esa política para defender los derechos de las empresas norteamericanas en América Latina. Esto fue conocido como el corolario de la Doctrina Monroe. En el gobierno de Obama se afirmó en la OEA, en el año 2013, que la era de la Doctrina Monroe había llegado a su fin. Sin embargo, el Secretario de Estado del gobierno de Trump, Rex Tillerson, anunció este año que *“habíamos olvidado la importancia de la Doctrina Monroe y lo que ella significó para el hemisferio”*. En

nombre de ella los Estados Unidos, a medida que aumentaban su poder, asumieron el papel de policía de la región y del mundo.

Con el surgimiento de los BRICS, las cinco economías nacionales emergentes más importantes del mundo (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica), considerados el paradigma de la cooperación Sur-Sur, Estados Unidos vio amenazados sus intereses en la región, sobre todo por el avance de las empresas chinas y el respaldo por parte de Brasil a instituciones supranacionales como UNASUR Y CELAC que excluían su participación política.

La creciente influencia China en América Latina en la últimas décadas, como se analizó en el segundo capítulo de la tesis, tuvo su correlato en una menor legitimidad de las políticas y la presencia de los Estados Unidos en la región. China desarrolló una política activa en materia de infraestructura sobre todo con la promoción del proyecto del canal interoceánico en Nicaragua y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura.

A Estados Unidos hoy, de la política de China hacia la región, el factor que más le preocupa es la ambición del país asiático de obtener de Sudamérica aquellos recursos considerados como estratégicos y de los cuales Estados Unidos también es vulnerable en su provisión. Esto se refuerza por la idea China de incorporar a algunos países de la región a la “nueva ruta de la seda” pretendiendo hacer del Pacífico un nodo comercial de importancia.

En segundo lugar, se ha expresado ya el rol de Brasil como hegemón regional en la integración suramericana en general y en los proyectos de infraestructura en particular, y las contradicciones emanadas de las experiencias recientes de integración que aumentaron los márgenes de autonomía a las grandes potencias mundiales, sobre todo a EEUU, pero no lograron reducir la dependencia económica y la subordinación a las dinámicas del mercado internacional. Brasil como promotor de IIRSA se beneficia de la infraestructura instalada jugando un rol de líder regional.

La IIRSA es parte de la estrategia brasileña, reactualizada desde la llegada del Partido de los Trabajadores al gobierno, de posicionarse como una potencia global. La posición relativa de poder de Brasil lo convierte en el principal ganador regional en este esquema de integración suramericano, ya que las empresas brasileñas están en condiciones de competir con éxito en el sistema económico internacional y para esto el mercado de los países vecinos es tan importante como las obras de infraestructura que permiten el acceso a mercados distantes como el asiático. Es posible observar en la lectura de los planes y

documentos oficiales, que la mayoría de los corredores planificados por la IIRSA tienen alguna articulación con el territorio y la producción de Brasil, sobre todo con São Paulo. Raúl Zibechi (2013) sintetiza esta idea y pone el acento sobre la centralidad de la IIRSA en los planes hegemónicos de Brasil:

“Si se observa el mapa de proyectos de la IIRSA desde una mirada situada en el sur del continente, se puede acceder a centralidades que no eran visibles cuando se lo mira desde el norte. Tomemos como mirador la ciudad de São Paulo, sede de la única burguesía que existe en Sudamérica, y veremos cómo los “ejes de integración y desarrollo” son un conjunto de venas que convergen en esa ciudad o, si se prefiere, ella es el punto de partida de esa compleja e interconectada tela de araña. Hemos visto cómo las enormes obras de infraestructura conectan los dos grandes océanos de modo que las mercancías fluyen por toda una red de ríos interconectados entre sí mediante hidrovías, con carreteras, puertos y aeropuertos, alimentados por grandes represas hidroeléctricas. São Paulo es el sexto parque industrial del mundo, Brasil es el primer productor de carne, mineral de hierro y segundo de soja. Para que esas mercancías viajen de forma barata, segura y veloz hacia Asia, es para lo que se construye esa impresionante infraestructura” (2013: 227).

La política brasileña de expandir su influencia económica sobre el continente se sustenta en la estrategia de posicionar a Brasil como potencia global dentro del grupo de los BRICS. Esta tarea de llevar a Brasil a los primeros planos de poder mundial implica pensar el desarrollo en áreas fundamentales de la política internacional, sobre todo en la relación con los países de la región y en el desarrollo de un programa de infraestructura que permita ampliar los mercados y la accesibilidad de las empresas a los recursos estratégicos de la región. Afirma Zibechi (2013) que Brasil sólo tiene dos alternativas: o convertirse en una periferia de lujo o liderar a los países de la región para forjar su autonomía.

Hasta el momento Brasil ha mantenido una relación instrumental con la región, posicionando sus transnacionales de la construcción y extractivas, una suerte de expansionismo que subordina la región a sus intereses, beneficiando sobre todo a la burguesía paulista. Esta proyección de Brasil sobre la región ha llevado a algunas y algunos analistas (Tavares Elaine, 2011; Luce Mathias, 2011; Zibechi, 2013; Castro Nazaret, 2014) a reflatar la tesis de Ruy Mauro Marini, en los años 60 - 70, del subimperialismo brasileño.

“Hemos definido al subimperialismo como la forma que asume la economía dependiente al llegar a la etapa de los monopolios y el capital financiero. El subimperialismo implica dos componentes básicos: por un lado, una composición orgánica media en la escala mundial de los aparatos productivos nacionales y, por

otro lado, el ejercicio de una política expansionista relativamente autónoma, que no sólo se acompaña de una mayor integración al sistema productivo imperialista sino que se mantiene en el marco de la hegemonía ejercida por el imperialismo a escala internacional. Planteado en estos términos, nos parece que, independientemente de los esfuerzos de Argentina y otros países por acceder a un rango subimperialista, sólo Brasil expresa plenamente, en Latinoamérica, un fenómeno de esta naturaleza” (Marini, 1977: 18).

Esta expansión de los intereses de Brasil a escala regional no está exenta de tensiones, debates, y resistencias internas. La construcción de la política exterior de un Estado no escapa a las relaciones de poder y las disputas nacionales e internacionales. Las relaciones de cooperación y el intento por construir una nueva arquitectura supranacional en la región, que incluya nuevos temas, aumentando los niveles de autonomía frente a los grandes poderes internacionales, fueron factores indispensables a la hora de hablar de una nueva configuración de fuerzas regional. Es decir, no es sólo el expansionismo el factor que explica la política del país más grande de la región hacia el resto de América del Sur. Sin embargo, pese a que fue posible identificar una nueva política de Brasil en la primera década del siglo XXI, los cambios en las relaciones de poder desarrollados internamente y en otros Estados de Suramérica recientemente, como se ha explicitado ya en esta tesis, ponen en evidencia un nuevo escenario regional con una reorientación de la política exterior de los principales países que vuelve a plantear el debate sobre el rol del Brasil como potencia regional.

En el estudio de las disputas en la región, como plantea Robert Cox (2014), es importante el abordaje de la relación entre poder, ideas e instituciones. En Suramérica esta relación de fuerzas se ve atravesada por el peso de actores no estatales, como las empresas transnacionales o las instituciones financieras internacionales. Esto ha sido considerado en los diferentes capítulos de esta tesis. Pero es importante remarcar también que estas iniciativas de desarrollo en infraestructura no han estado exentas de tensiones y disputas de poder como consecuencia de los conflictos sociales y ambientales desencadenados. Al respecto el propio BID, uno de los principales promotores y financista de las obras, en un informe titulado: “*Cuatro décadas de conflicto en torno a proyectos de infraestructura en América Latina y el Caribe*” asume que:

“la naturaleza de los conflictos es multidimensional, y es más dinámica de lo que tradicionalmente se ha concebido tanto por empresas como por gobiernos. La mayoría de los conflictos se materializan por la interacción de factores medioambientales, sociales, gubernamentales y económicos en un largo plazo. En general, la planificación deficiente, el acceso reducido a los recursos, la falta de

beneficios para la comunidad y la carencia de consultoría adecuada, fueron los elementos causantes de conflicto más prominentes. En muchos casos, los conflictos aumentaron debido a reclamos y preocupaciones acumuladas de la comunidad que estuvieron sin resolver por muchos años. En general, los conflictos pueden surgir durante cualquier fase de un proyecto de infraestructura, pero nuestro análisis demuestra que las primeras fases son altamente vulnerables a conflictos. La mayoría de los proyectos en la base de datos que fueron cancelados o pospuestos enfrentaron conflictos antes de la fase operacional” (2017: 5)

Estos conflictos que se desarrollan entre grupos con distintas formas de apropiación sobre el territorio (Acsehrad, 2006), se evidencian fuertemente en la región a partir del emplazamiento de mega-obras con un fuerte impacto sobre las formas de habitar el espacio geográfico. Estas obras, que cargan una lógica de apropiación del territorio en función de las demandas del mercado internacional, entran en disputa y tensión con las comunidades preexistentes. Es importante citar algunos ejemplos, si bien no es objeto de investigación de este trabajo, de cómo las mega-obras contenidas en IIRSA han generado conflictos sociales y ambientales que deslegitimaron socialmente su emplazamiento.

En tan sentido se hará mención a tres conflictos de posible generalización en la región: 1- El represamiento de los ríos para el desarrollo de energía y el movimiento anti-represas y el movimiento de afectados por las represas. 2- El desarrollo de la minería a cielo abierto y los movimientos de resistencia al extractivismo minero. 3- El avance de los monocultivos y la resistencia de las comunidades campesinas e indígenas.

El movimientos anti represas y de afectados por las represas cobra importancia en una de las regiones con mayor posibilidad de generación de energía hidroeléctrica. Al respecto Gustavo Castro Soto, intelectual y referente del movimiento, argumenta:

“Las 45 mil grandes represas construidas en el mundo han desplazado a 80 millones de personas de sus tierras y hogares. Miles de pueblos y culturas han quedado sepultadas bajo las aguas contaminadas de las presas. Más del 60% de las grandes cuencas del mundo han sido represadas. Las presas han sido la infraestructura que a nivel mundial más gases de efecto invernadero han generado en el mundo colaborando al calentamiento global por la descomposición de miles y miles de hectáreas de materia orgánica anegadas. Endeudamiento de gobiernos y pueblos, militarización y mayor pobreza son al menos algunos de los indicadores que han generado los embalses.

Dentro de los procesos y movimientos sociales de resistencia es inédita la lucha contra las grandes represas no sólo en América Latina sino en el mundo entero” (2007: 2).

Es Brasil uno de los países del mundo más afectado por las represas, el Movimiento dos Atingidos por Barragens (MAB) denuncia que se han construido más de 2.000 presas

en los últimos años desplazando alrededor de un millón de personas. En la actualidad se encuentran en construcción alrededor de 45 grandes y pequeñas represas para la generación de electricidad, y para el 2021 se estima más de 99 obras con el desalojo de miles de familias. Muchas de estas obras están comprendidas en los proyectos de IIRSA – COSIPLAN (2017).

El movimiento social anti represas, y el movimiento de afectados, ubica su problemática en las causales que genera el sistema capitalista y la expansión de un modelo extractivo que necesita de las grandes obras de infraestructura (Castro Soto, 2007). En tal sentido no es el único movimiento que se relaciona con la resistencia a los efectos de IIRSA y otros programas de integración física. A medida que los proyectos avanzan el despojo se profundiza y se acrecientan las resistencias. Evidencia de ello es por ejemplo que actualmente existen 155 conflictos relacionados a la minería en todo Latinoamérica y el Caribe, en las que se ven implicadas 205 comunidades en relación a 168 proyectos mineros (Saguier, 2012). Estos conflictos se hicieron presentes en las últimas dos décadas mayoritariamente en la medida en que fue posible incorporar nuevas áreas en las actividades extractivas. Según un informe a cargo del ex Representante Especial del Secretario General de las Naciones Unidas, John Ruggie, las industrias extractivas representan el 28% de los casos de violaciones a los Derechos Humanos con complicidad de las empresas. Esta tendencia global se profundiza en América Latina (Saguier, 2012).

La lucha contra el avance de los monocultivos transgénicos, la deforestación y la concentración de tierras también está vinculada con IIRSA, dado que como se ha dicho ya en este trabajo la readaptación de la infraestructura y la logística a las condiciones del comercio internacional son facilitadores para la exportación de los commodities y hacen el negocio atractivo para las grandes empresas que concentran la tierra en pocas manos, contaminando y desplazando a las comunidades preexistentes. La situación es particularmente conflictiva en Paraguay, Argentina y Brasil, países donde el monocultivo avanza de manera sostenida sobre los territorios. Según un informe de GRAIN:

“Si bien las cifras de los expulsados son difíciles de evaluar porque no existen estadísticas certeras para cada país y mucho menos a nivel regional, algunos investigadores han encontrado, por ejemplo, que en Paraguay el avance de la soja llevaría a una cantidad de familias campesinas expulsadas que alcanzaría el número de 143 mil, más de la mitad de las 280 mil fincas con menos de 20 hectáreas registradas en el censo agropecuario de 1991 como consecuencia del avance de la soja para alcanzar las 4 millones de hectáreas que el agronegocio se propone. Para Argentina este modelo ha generado un éxodo rural sin precedentes que para el año 2007 ya suponía la expulsión de más de 200.000 agricultores y

trabajadores rurales con sus familias del agro argentino. En Brasil, desde la década de los años setenta del siglo XX la producción de soja ha desplazado a 2,5 millones de personas en el estado de Paraná y a 300.000 en el de Río Grande do Sul” (2013: 9).

Más del 90 % de la soja que se siembra y produce en Argentina, Brasil y Paraguay es de origen transgénico, la semilla es manipulada genéticamente para otorgarle mayor tolerancia a las plagas, a contextos climáticos adversos o resistencia a un herbicida. Esto genera las condiciones para el uso irrestricto de agrotóxicos que ocasionan profundos impactos ambientales. En los capítulos siguientes de esta tesis se abordará el estudio de las transformaciones territoriales en marcha en la Hidrovía Paraguay-Paraná, más específicamente en el Paraná medio, como consecuencia de la reconversión de la infraestructura de transporte y la logística en territorios considerados estratégicos para las dinámicas actuales de producción y circulación sobre todo vinculadas a la expansión del agronegocio. Se analizará también el conflicto social desarrollado por la reconversión de la infraestructura portuaria en la ciudad de Santa Fe y localidades aledañas.

CAPÍTULO V: LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ.

El siguiente capítulo aborda las principales transformaciones planificadas y en ejecución sobre Hidrovía Paraguay-Paraná, a partir del desarrollo de grandes obras de infraestructura y su impacto sobre el Paraná Medio en generar y sobre Santa Fe en particular. En su desarrollo se recurrirá al estudio de trabajos preexistentes de especialistas en la temática y a informes de instituciones supranacionales como la CEPAL o la CAF.

Se utilizarán también en el análisis los informes más actualizados sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná que se disponen de instituciones relevantes como la Bolsa de Comercio de Rosario, la Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario e informes como el de la Universidad Tecnológica Nacional de Santa Fe, entre otros.

1. El Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná: antecedentes y características.

Las cuencas hidrográficas constituyen recursos de significativa importancia para la integración y el desarrollo regional siendo un factor dinamizador del comercio nacional e internacional. Como se ha trabajado en el capítulo 2 de esta tesis el continente sudamericano dispone de una amplia red de cuencas, hidrovías y regiones hidrográficas, tanto nacionales como internacionales de una enorme potencialidad en recursos naturales (CAF, 2016). En este contexto, la idea de avanzar en la integración de los ríos suramericanos es de larga data, Humboldt y Bonpland hacia el 1800 planteaban la unión de las cuencas del Orinoco y el Amazonas. Al respecto Eduardo Saguier argumenta:

“La utopía de integrar las cuencas hidrográficas del Orinoco, del Amazonas y del Río de la Plata comenzó muy lentamente. Se inició con la aventura expedicionaria del bandeirante portugués Antonio Raposo Tabares (que violaba la línea fronteriza del Tratado de Tordesillas), a través de los ríos Guaporé-Madeira hasta la boca o estuario del Amazonas luego de producida la rebelión de Portugal contra la dominación Habsburga (1648); y siguió con la llegada al Ecuador del hijo de la Ilustración Francesa el explorador Charles Marie de La Condamine en 1735; y con los descubrimientos en Venezuela del naturalista alemán Alexander von Humboldt en 1799 (...) quien habría querido emular esos antecedentes históricos y remontando el Orinoco y las bifurcaciones del Casiquiare, en la Amazonía, descubrió la función natural de este último (esta expedición fue repetida dos siglos más tarde por otro alemán Klaus Reckling). Y en un intento de extender sus investigaciones hidrográficas (Del Orinoco al Amazonas. Viaje a las Regiones Equinocciales del nuevo continente), Humboldt envió a su socio y colega, el botánico y naturalista francés Aimée Bonpland, al Paraguay, para que explorara la integración fluvial de la cuenca del Plata y el Alto Paraguay con el Río Amazonas” (2015:4)

En los últimos años los temas relacionados con las hidrovías fueron analizados a

través de diversos estudios, proyectos y actividades, pero en materia de publicaciones es de destacar el informe de la CAF “*Los ríos nos unen. Integración Fluvial Sudamericana*” de 1998 y la “*Evaluación sobre los principales puertos de Sudamérica: análisis institucional, legal, de ingeniería, ambiental y económico para el desarrollo de las obras en la Hidrovía Paraguay – Paraná*” del año 2001, también de la CAF.

Con respecto a la Hidrovía Paraguay-Paraná esta constituye un espacio geopolítico de vital importancia para los países que la componen que ha sido utilizada desde épocas antiguas como canal de comercialización, transporte y comunicación entre los territorios y se ha constituido, en la actualidad, en una plataforma para la inserción de la región en el contexto internacional y regional (Bono, 2014). Los diferentes momentos históricos han variado el interés en la hidrovía, pero siempre fue considerada una zona estratégica por encontrarse en el corazón de América del Sur y ser una vía de circulación y tráfico de gran importancia. La Gobernación de la Provincia de Santa Fe remarca su valor estratégico y sobre todo su importancia para la provincia y el país:

“El sistema hidrográfico de la Provincia de Santa Fe es el más extenso del país, con ríos de aguas tranquilas, gran número de lagunas, cañadas, esteros, riachos y arroyos. El frente fluvial de Santa Fe alcanza los 849 kilómetros lo que representa un tercio de la extensión total de la hidrovía Paraná–Paraguay.

La hidrovía Paraná – Paraguay posee una extensión de 3.442 km. desde Puerto Cáceres, Brasil hasta Puerto Nueva Palmira, Uruguay. En el tramo que recorre el frente de la provincia de Santa Fe, se encuentran localizados un importante número de puertos públicos y privados, exportándose más del 75% de cereales y oleaginosas del país”. (Gobernación de la Provincia de Santa Fe, 2018: 1)

En términos de integración política de los países que componen la Cuenca del Plata y tienen soberanía sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná⁹ es importante remarcar la existencia de un Programa para el desarrollo de la hidrovía cuyos antecedentes se remontan al año 1969 cuando se firma el Tratado de la Cuenca del Plata para “*promover programas, estudios y obras en áreas de interés común y la adopción de medidas de fomento a la navegación fluvial*” buscando a partir de este instrumento el desarrollo armónico de la región y la integración física de la cuenca y sus áreas de influencia, mediante el perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones, entre otros puntos.

En 1987, bajo el paradigma del regionalismo abierto y buscando una mayor

⁹ Desde Cáceres a Buenos Aires, la longitud de la hidrovía se distribuye de la siguiente manera entre los países que la componen: en el Río Paraguay, Brasil, 890 km; Brasil-Bolivia, 48 km; Brasil-Paraguay, 332 km; Paraguay, 557 km; Paraguay-Argentina, 375 km. En el Río Paraná: Argentina, 1.240 km.

liberalización de los flujos comerciales, en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, los cancilleres de los países de la Cuenca del Plata declaran de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná. Un año más tarde los ministros de transporte y obras públicas de los países miembros, se reúnen en Campo Grande, Brasil, donde tiene lugar el Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, con el objeto de identificar las opciones más adecuadas para el desarrollo de la hidrovía, como corredor de transporte regional y como columna vertebral de una futura integración.

En la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, en 1989, el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná se incorpora al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata y se crea el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH).

“El PROGRAMA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ (PHPP), en el marco del Tratado de la Cuenca del Plata, surgió ante la necesidad de mejorar el sistema de transporte de la región debido al incremento del comercio en la misma, ampliado luego con la creación del MERCOSUR, en razón de la enorme potencialidad de los ríos Paraná y Paraguay como vías fluviales de múltiples usos.

Dicho proyecto se propuso facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal, mediante el establecimiento de un marco normativo que favoreciera el desarrollo, modernización y eficiencia de las operaciones y que facilitara y permitiera el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar. Este corredor de la HPP permite dar acceso a amplias zonas productivas y agrícolas del interior de Brasil, Bolivia, Paraguay y Argentina, a los puertos del Río de la Plata, y, desde allí, canalizar la carga hacia los mercados de exportación” (CIH, 2017:1)

El Tratado de las Leñas del año 1992 es fundante de un ambicioso proyecto de integración para los países de la cuenca. Postulando que los Estados partes están al momento de la firma del acuerdo:

“Persuadidos que la Hidrovía Paraguay-Paraná (...) constituye un factor de suma importancia para la integración física y económica de los Países de la Cuenca del Plata (...); crea una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma adecuada, eficaz y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños [y por lo tanto se encuentran] decididos a crear las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes y la libre navegación.” (1992: 1)

Este tratado propicia entre los cinco Estados Partes el perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones, entre otros puntos, buscando el desarrollo armónico de la región. Este tratado complementa las iniciativas de los cancilleres que declararon en 1987 como de vital interés el desarrollo

del sistema fluvial de los ríos Paraná y Paraguay y en septiembre de 1989 crearon el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) iniciando dicho órgano sus actividades en 1990 (Bono, 2014). Al respecto Laura Bono aclara las incumbencias del Comité:

“El CIH es el órgano encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados Partes respecto del Programa de la HPP, así como gestionar y negociar previa conformidad de las autoridades nacionales, los acuerdos de cooperación técnica para el desarrollo del sistema fluvial involucrado, constituyéndose asimismo en foro de entendimiento para los asuntos relacionados con el proyecto. A su vez el CIH es el órgano político del Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP, suscripto en el Valle de las Leñas en 1992, el cual ha entrado en vigor en febrero de 1995” (Bono, 2014: 86)

En el marco del Acuerdo se estipularon acciones y obras necesarias para alcanzar el objetivo de mejorar las condiciones de la navegación en la hidrovía permitiendo la utilización de la misma durante las 24 horas diarias los 365 días del año. El programa plantea la readaptación de la flota existente y la mejora en la infraestructura portuaria, acorde con las necesidades comerciales de la región. Laura Bono plantea que el cronograma se estructuró de la siguiente manera:

“una primera parte contempla las obras de infraestructura propiamente dichas y de inversión entre las cuales puede citarse: a) Implementación y mantenimiento de obras y servicios en la vía navegable, b) Sistema portuario, incluyendo obras, equipos y mantenimiento y c) Flota, incluyendo adquisición y mantenimiento de la existente; y una segunda etapa que contempla el estudio vinculado a las cuestiones jurídicas, institucionales y administrativas, las cuales se han convertido en uno de los principales inconvenientes del Programa” (2014: 84)

Es importante remarcar que el Programa estuvo centrado exclusivamente en la promoción de obras que mejoren la navegabilidad de los ríos que componen la Hidrovía y que en ese sentido desde la primera Reunión del Comité Intergubernamental ya se definieron las prioridades para cada uno de los Estados Partes.

“ - En territorio argentino las obras deberán ser principalmente de balizamiento y señalización del curso de agua, desde la confluencia de los ríos Paraguay y Paraná hasta la desembocadura de este último en el Río de la Plata, dragando los sectores críticos para permitir la navegación durante todo el año.

- Con referencia a Bolivia, las tareas a desarrollar tienen que ver con el mejoramiento de la navegabilidad del sistema Tamango, implementación del proyecto “ferroportuario de Puerto Bush” sobre el río Paraguay, y finalmente el balizamiento y señalización del corredor Man - Céspedes.

- Por otra parte en el territorio brasilero se emprenderá el balizamiento y señalización del tramo Corumbá - Cáceres del río Paraguay, juntamente con el estudio del impacto ambiental y navegabilidad entre Corumbá y el río Apa.

- Con referencia a las obras que deberá implementar el Paraguay se destacan el

balizamiento y señalización desde Asunción hasta Confluencia, con el consecuente dragado de los pasos críticos y por último un derrocamiento en el remanso Castillo.

- Finalmente en el territorio uruguayo se efectuarán obras de balizamiento y señalización a fin de permitir la navegación diurna y nocturna en el acceso al puerto de Nueva Palmira.” (Bono, 2014: 86)

Estas obras comprendidas en el marco del Programa para la Hidrovía Paraguay-Paraná, fueron complementadas desde el año 2000 con la cartera de proyectos de IIRSA (ya desarrollada en esta tesis). A esto se suma que en la actualidad los gobiernos de la región desarrollan iniciativas y proyectos complementarios al respecto junto a instituciones internacionales como la CAF que anunció en el 2016 el lanzamiento de un “Programa Regional para el desarrollo de las Hidrovías de Sudamérica” donde contemplan muchas de las obras comprendidas en estas iniciativas precedentes para los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay. En la provincia de Santa Fe se creó en el año 2016 el "Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná", una iniciativa que *"coordinará e impulsará todas las acciones para el despliegue de la infraestructura del transporte portuario que el Estado provincial determine con respecto al sistema hidrovial"* (Gobierno de la Provincia de Santa Fe, DECRETO N° 0893, 2 de mayo de 2016).

2. La importancia comercial de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Se ha hecho referencia ya a la importancia de la Cuenca del Plata en la integración regional y el valor estratégico que la Hidrovía Paraguay-Paraná ha tenido siempre para América del Sur, como medio de transporte, como factor de integración económica, política y cultural. Se ha referido también en esta tesis a las obras de infraestructura previstas para la hidrovía, como un eje dentro de IIRSA-COSIPLAN, y el impulso dado al transporte fluvial a partir de diferentes acuerdos internacionales suscritos entre los Estados que integran la Cuenca del Plata, acuerdos que promueven la libre circulación y la optimización de la navegabilidad en el corredor fluvial.

La hidrovía ha adquirido en las últimas décadas, dada la valorización económica de los territorios como consecuencia del avance del agronegocio, y otras actividades extractivas en los países que la componen, una revalorización como medio de transporte pero también como fuente de producción de energía. Estos son los dos usos productivos hegemónicos que se le ha dado al Río Paraná, sobre todo. En este sentido Eliezer Batista Silva (1997) plantea que la hidrovía no es sólo una arteria de interconexiones multimodales con otros medios de transporte que permite abaratar costos de circulación, ofrece además

un potencial para generar 60.000 megawatts de los cuales 40.000 ya están siendo explotados. Al respecto el Ente Binacional del Itaipú afirma: *“Existen más de 130 represas en la cuenca, considerando sólo aquellas con altura superior a 10 metros, que transformaron el Río Paraná y sus principales afluentes en una sucesión de lagos. Las usinas de mayor capacidad instalada son Itaipú, Furnas y Porto Primavera.”* (Ente Binacional del Itaipú, 2010: 4)

Muñoz Mena en un informe de la Bolsa de Comercio de Rosario, actor central en la expansión del agronegocio en la región, aporta precisión sobre la importancia del tráfico comercial desde la implementación del Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná:

“A la fecha, el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná ha logrado un desarrollo sin precedentes en estos ríos. Entre 1988 y 2010 el transporte de mercaderías se multiplicó, pasando de 700 mil a casi 17,4 millones de toneladas al año. En cuanto al volumen transportado, la soja y sus derivados son los productos más importantes, seguidos por el hierro y los combustibles. El tráfico de bajada supera cuatro veces al de subida, y el 80 % de este último corresponde a los combustibles. Sin embargo, el tonelaje que circula es todavía notoriamente inferior al tonelaje potencial. Por este motivo, los países de la Hidrovía siguen impulsando el avance del Programa con la intención de desarrollar un sistema competitivo. Esto implica la coordinación de acciones para el aprovechamiento de los recursos compartidos por los países, tales como la armonización de legislaciones, la desregulación de varias trabas, y la realización de diversas mejoras de calado, seguridad en la navegación y equipamientos. De esta manera, la perspectiva ante estos emprendimientos indica que los flujos comerciales esperados para el año 2020 alcanzarían un incremento que duplicaría el nivel actual” (2012: 30)

El crecimiento de la producción regional de commodities hace indispensable en la expansión de la rentabilidad de las grandes empresas, actores centrales de este modelo, optimizar las condiciones de navegación y adecuar la infraestructura portuaria. Ambos aspectos contemplados en los planes y programas de infraestructura y logística previstos para los ríos Paraná y Paraguay y que se vienen desarrollando desde la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía. Katherina Capra (2003) remarca las fortalezas y las debilidades del tráfico fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná en relación a las características de navegabilidad en los ríos que la componen dividiéndola en 4 tramos:

1- El tramo septentrional de la Hidrovía va desde Puerto Cáceres hasta Puerto Aguirre en Bolivia y Corumbá en Brasil, es la zona donde se atraviesa el Gran Pantanal, zona de reserva ecológica mundial. Para la autora dragar o hacer canalizaciones se dificulta

por los eventuales problemas ecológicos que esas obras podrían traer en un ecosistema único y de gran fragilidad por eventuales inundaciones.

2- Desde Corumbá a Asunción en general es una zona rocosa y de difícil navegación, donde no alcanza con dragar, sino que hay que dinamitar el fondo para alcanzar los 12 pies de profundidad. El calado es igual al tramo anterior y va de 6 a 7 pies aproximadamente.

3- De Asunción a Paraná/Santa Fe, es el trayecto que incorpora el tramo del Río Paraná designado como Paraná Medio (zona denominada por lo proyectos de infraestructura en Argentina como “*de Santa Fe al Norte*”). Este trayecto es navegable ya que la mayor parte del año tiene 10 pies, la dificultad de este tramo para volverlo de mayor circulación radica en que necesita un calado entre 12 a 15 pies, por lo que además de limpiarlo frecuentemente hay que incluir señalización. La ventaja es que las limpiezas del lecho se hacen rápidamente y se logran los 12 pies de calado.

4- El tramo final de la Hidrovía Paraguay-Paraná es navegable a 22 pies desde el Puerto de Santa Fe hasta el Puerto General San Martín (las obras previstas de relocalización del Puerto de Santa Fe y las tareas de dragado permitirían alcanzar los 25 pies) y a 32 pies desde allí hasta el Océano (en la actualidad las obras de dragado y balizamiento desarrolladas desde mediados de la década del 90 han permitido alcanzar los 34 pies y se proyecta para los próximos años un pie más de calado en este tramo).

El tráfico actual en la hidrovía es casi exclusivamente descendiente y concentra entre Corumbá y Río de la Plata, bajo la forma de convoyes que transportan granos y minerales (Capra, 2003). El reciente informe de la Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario (2018) aporta mayor precisión sobre los calados afirmando que “*El Sistema de Navegación troncal NT del río Paraná está conformado por una sucesión de tramos rectos de distinta longitud unidos por curvas, la profundidad garantizada actualmente es de 34 pies entre el océano y Puerto San Martín y 25 pies para la sección Puerto San Martín- Santa Fe*” (86-87).

La concesión del dragado y balizamiento de la hidrovía fue otorgada en el año 1995, en el marco del proceso de privatización de las cuencas navegables en la Argentina a la empresa Hidrovía S.A, sociedad integrada por la local Emepa y la dragadora belga Jan de Nul. Esta concesión fue prolongada en reiteradas oportunidades hasta la actualidad, momento en que la extensión del contrato se encuentra en revisión ante presuntos pagos de

coimas y corrupción¹⁰.

En estos años en el tramo argentino se han realizado tareas de balizamiento y señalización, sobre todo de Santa Fe a Confluencia uno de los trayectos más descuidados y menos aptos y se ha avanzado en la canalización del río Paraguay en uno de los tramos de mayor complejidad para la navegación. En el año 2013 se culminaron las obras del muelle del nuevo puerto de la ciudad de Posadas lindante al parque industrial de la ciudad que constituye una puerta hacia la Hidrovía. En Chaco se construye desde el 2015 un centro logístico para la interconexión con la Hidrovía Paraguay-Paraná en el puerto de Barranqueras, que es el más importante de la provincia (Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, 2018).

En Rosario y los puertos aledaños (ROSAFE¹¹) se ha generado el cluster de producción y exportación de soja más importante de la región, y uno de los más importantes del mundo (Zuberman, 2012), con una vasta infraestructura multimodal. Con respecto al tráfico comercial el informe *“Presente y futuro del transporte por la hidrovía Paraguay-Paraná”*, el trabajo más reciente y completo del que se dispone en la actualidad para el análisis del tránsito fluvial y las obras consideradas prioritarias por los grandes actores, precisa que:

“A través de la Hidrovía y su infraestructura se encamina, principalmente, la comercialización internacional de la producción de granos y derivados agroindustriales de la Argentina, Paraguay, Bolivia y parte de la producción del Estado de Mato Grosso (Br). Esta región extendida tiene un área sembrada de más de 32 millones de hectáreas, con una producción de soja de unos 96 millones de toneladas en la campaña 2015/16 equivalentes a la producción total de Brasil que es el segundo productor de soja del mundo.

A su vez se ha generado, además de la producción primaria, la diversificación de actividades de agregación de valor, como plantas industriales, instalaciones logísticas, puertos y terminales especializadas, lo que ha cambiado el perfil productivo de la región.

Este proceso ha permitido, por ejemplo, la exportación de harinas (23,4 millones de toneladas) y aceites vegetales (5 millones de toneladas) en volúmenes muy significativos, que colocan a la Argentina como uno de los principales proveedores de estos productos en el mundo” (Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, 2018: 56)

¹⁰ El titular de Hidrovía S.A., Gabriel Romero, se auto incriminó por el pago de coimas para la firma del decreto 113/2010 que prorrogó la concesión del cobro de peajes a los barcos hasta el 2021 sin licitación.

¹¹ Rosafe es el término empleado, desde el punto de vista granario, para designar al Hinterland de la ciudad de Rosario y sus alrededores, es decir a la zona que produce y tritura granos que son exportados por embarque ubicadas en la margen derecha del Río Paraná en una franja que va desde Puerto San Martín (40 km. al norte de Rosario), hasta Villa Constitución (40 km. al sur). Esta zona es la más importante del país en lo referido a la exportación de granos y subproductos, una zona en permanente expansión, que ha llegado a representar entre 65% y 70% de la exportación física total.

El volumen transportado de soja, el año 2016, fue de 47,7 millones de toneladas distribuidas de la siguiente manera: Argentina fue el origen de 39,7 millones, Bolivia de 3,9 millones, Paraguay de 3,8 millones y el Mato Grosso 0,33 millones, a esto se debe agregar los tráficos ascendentes de insumos para la producción agrícola. En este sentido, si bien, como ya se ha hecho referencia, los principales productos de exportación transportados por la hidrovía son los granos como soja, maíz, trigo, cebada, colza, sorgo, arroz y maní, junto a derivados de estos granos como harinas, pellets o aceites. En las últimas décadas, y en menor medida, otra carga importante es el mineral de hierro cuyo origen es de los yacimientos Mutún en Bolivia y de Urucum en Brasil. Tanto para Paraguay como para Bolivia la hidrovía es una vía de acceso al Océano Atlántico de significativa importancia. El ya citado informe de la Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, publicado este año, afirma al respecto que:

“Tradicionalmente, el mineral de hierro producido en los yacimientos explotados por Río Tinto ha tenido como destino principal la República Argentina, básicamente, a los puertos de Campana y Rosario mientras que el mineral de hierro producido en los yacimientos de Vale, ha tenido como destino principal las acerías de la zona brasileña de Santo Amaro y Sao Bernardo. Estimaciones recientes del Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), institución empresarial privada, consideran a la Hidrovía como la vía natural para las cargas de ultramar de la región de Santa Cruz de la Sierra e indican que un 50% de las 3,5 millones de toneladas que actualmente se encaminan por puertos del Pacífico chileno (excepto minerales y gas) podrían hacerlo por la Hidrovía si se realizaran las inversiones necesarias en Puerto Busch. En la actualidad Bolivia cuenta con tres instalaciones portuarias privadas en la Hidrovía, Gravetal, Aguirre y Jennefer. En el año 2016 Bolivia movilizó 11 millones de toneladas de carga del comercio internacional (sin contar el gas) y si se avanzara en la conexión ferroviaria Motacusito, entre El Mutún y Puerto Busch podría verse aún más incrementado el tonelaje para la Hidrovía, tanto para cargas al granel, como mercadería general y cargas rodadas.” (Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, 2018: 57)

Como se ha explicitado en el capítulo II de esta tesis otras cargas que transitan por el sistema Paraguay-Paraná son las contenerizadas. La Argentina registró en el año 2015 un volumen de 1 millón setecientos mil TEU (Unidad equivalente a contenedores de veinte pies de largo) movilizadas, habiendo transitado por los puertos marítimos argentinos sólo 109 mil TEU que representó el 6,4% del tráfico de contenedores del país, mientras que los puertos de la hidrovía se movilaron 1 millón seiscientos mil TEU que representó el 94% del total (Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, 2018).

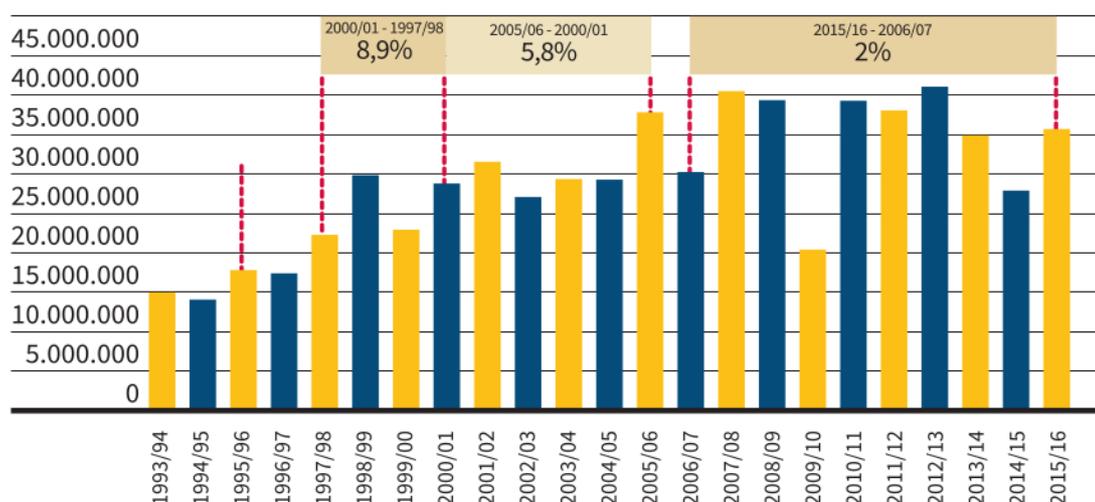
Varios informes de instituciones y organismos especializados como la CEPAL (2017), UNASUR (2011), BID (2015), entre otros, hacen referencia a la importancia de la

optimización en la infraestructura de transporte en la región para mejorar la competitividad y las ganancias de las empresas. Ya se ha mencionado en esta tesis que en términos comparativos América del Sur se encuentra en condiciones muy desfavorables en relación a otras regiones del mundo, como la Unión Europea, en el impacto que el transporte y la logística tienen sobre el valor de los productos exportables. Hay, sin dudas, una relación directa entre provisión de infraestructura y especialización dado que la densidad de la infraestructura existente y la eficiencia logística influyen directamente sobre el direccionamiento de las inversiones productivas. Al Respecto la Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario concluye:

“que la reducción en los precios del transporte de cargas ocurridos desde la implementación de la Hidrovía han tenido un efecto significativo en la expansión de la producción de los cultivos exportables, tanto en superficie sembrada, cuanto en volumen producido y exportado, como en la introducción de nuevas actividades económicas con la instalación de plantas de agregación de valor. Adicionalmente, los altos grados de especialización alcanzado por el complejo sojero, relacionados a las mejoras en la infraestructura y costos del transporte, se han extendido a una más amplia zona del NEA y países vecinos como Bolivia, Paraguay y parte del Estado de Mato Grosso de Sul (Br) cuya comercialización de soja se efectúa por la misma infraestructura de transporte y exportación” (2018:80-81)

El mismo informe relaciona los ciclos de expansión de la producción sojera con la expansión de la infraestructura agroexportadora argumentando que los efectos en las exportaciones de los seis principales productos agrícolas desde la implementación del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná, muestran un gran crecimiento que, con el paso de los años y la ausencia de nuevas mejoras, ha ido perdiendo impulso, desde el 9% del período pre crisis (2000/2001) al 6% hasta la crisis global (2008/2009) al exiguo 2% hasta la campaña 2015/2016, a pesar de haberse alcanzado altos precios en los commodities agropecuarios.

Gráfico 24: Efectos de la Hidrovía sobre las exportaciones agrícolas, Argentina: 1995-2015



Fuente: CEPAL, presentado en el EATF 2017

Fuente: Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, 2018:82

Ricardo J. Sánchez, Jefe de la Unidad Servicios de Infraestructura. División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, remarca en diversos estudios la correspondencia entre la inversión en infraestructura y el desarrollo económico de un determinado territorio.

“Las redes de infraestructura son un elemento central para la integración del sistema económico y territorial de un país, haciendo posible su conectividad logística. Una mayor inversión en dichas redes está directamente relacionado con un incremento en la oferta de servicios logísticos, que acompañada de una demanda sustentable y el consiguiente aumento de la conectividad, tiene efectos positivos en la expansión de su hinterland” (Sanchez y Gómez Paz, 2017: 1)

Diversos trabajos de la CEPAL (Sánchez, Sánchez y Saade, 2017; Sanchez y Gómez Paz, 2017; Sánchez, 2003) argumentan a favor del incremento de la inversión en infraestructura portuaria e hidroviaria, ejemplificando esto con el tramo argentino de la Hidrovia Paraguay-Paraná donde una reconversión de la infraestructura y las condiciones de navegabilidad existente en las últimas décadas produjo un efecto de expansión de su hinterland, es decir, de la zona de influencia del sistema portuario. Sánchez y Gómez Paz afirman que:

“Las inversiones en infraestructura contribuyen a la reducción de los costos y al aumento de la productividad. La hipótesis central es que las inversiones en infraestructura de transporte son condición necesaria para el desarrollo productivo de una región, en particular aquella ligada al comercio exterior, como los puertos

y las vías navegables, quedando ésta demostrada al observarse una correspondencia positiva entre la evolución de las prestaciones de servicios portuarios e hidroviarios (con menores costos y tiempos operativos, mayor confiabilidad y nuevos servicios), con la expansión de la frontera agrícola, el crecimiento de la productividad y la producción agrícola y su industrialización. A su vez plantea que la provisión de una infraestructura con menores costos y tiempos operativos y mejores y más confiables servicios depende no sólo de la infraestructura física sino también de las condiciones de mercado creadas por las políticas del transporte y la regulación económica del mismo, y las características del mercado de operación del transporte” (2017: 4)

Las mejoras en la provisión de infraestructura en el Paraná medio e inferior han posibilitado la ampliación del hinterland de los puertos localizados al sur de la provincia de Santa Fe (alrededor de Rosario, San Lorenzo y San Martín) extendiéndose a zonas tales como el norte argentino, ciertas áreas de Brasil, Bolivia y Paraguay, el alto Paraná y algunas zonas de producción minera (de la cordillera de los Andes) que tienen como salida a la mencionada región portuaria, además de la tradicional zona de influencia de los puertos del área sur del Río Paraná.

El incremento en inversiones en infraestructuras se observó en particular en el desarrollo de las prestaciones portuarias e hidroviarias sobre todo en la ya citada zona de ROSAFE, que han apoyado, en un contexto de aumento de la demanda y los precios internacionales el desarrollo de la región agrícola antes mencionada y su productividad, sobre todo de soja. En la actualidad los diferentes actores que participan del agronegocio en la región impulsan nuevas obras de infraestructura que faciliten la navegación continua en la hidrovía para lo cual se visualiza como de importancia vertebral la profundización del calado y la optimización de la infraestructura portuaria.

En Sánchez, Sánchez y Saade (2017) se analiza el impacto de las mejoras en infraestructura sobre el desarrollo económico estudiando el modelo de producción agrícola en Argentina (maíz, trigo y soja, que corresponde al 80% de la producción agrícola total del país) cuantificando el impacto que tiene un pie adicional de profundidad de la vía navegable sobre la producción total. A precios estables y condiciones climáticas favorables el cambio en la provisión de infraestructura, a partir del aumento de un pie de profundidad a la situación actual (34 pies en la parte más profunda), generaría un impacto en la producción agrícola en los siguientes 20 años con un promedio anual de crecimiento de la producción del 6%. Son este tipo de argumentos los que en instancias como el Encuentro Argentino de Transporte Fluvial animan a las grandes empresas, y a las instituciones

vinculadas a la temática, a impulsar las modificaciones en infraestructura que creen convenientes para una navegación más fluida.

La Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario sobre la base de este informe de la CEPAL elaborado por Sánchez, Sánchez y Saade (2017) afirma que:

“el impacto que tiene un incremento de la profundidad en la vía navegable sobre la producción agropecuaria, resulta una tasa de crecimiento promedio anual de 6%, lo que se mantiene por un período de 20 años. Sobre dicha base se calculó el impacto económico de cada pie adicional como la substracción del incremento del Valor Bruto de la Producción Agrícola. En el caso analizado ese valor incremental anual es del orden de los USD 1.895 millones por cada pie adicional de profundidad. A dicho valor, se le debe sustraer el costo de la nueva profundidad, que no fue calculado por no ser objeto de este estudio.

La distribución aproximada entre los agentes privados de ese incremento adicional del valor de la producción (VBP) impactaría anualmente en un 19,7% sobre los resultados de los productores y los dueños de la tierra (USD 373 millones) y el 45,3% (USD 858 millones) entre los integrantes de las cadenas de valor de la producción y la logística. A su vez en el Estado impactaría el 35,2% del VBPA (USD 664 millones), distribuido en el 33,6% (USD 637 millones) para el Estado Nacional y el 1,4% (USD 26,5 millones) para las provincias y municipios” (Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, 2018:134)

Las conclusiones del trabajo de la Fundación demuestran quienes son los principales beneficiarios de las obras sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná, pero prescinde de un análisis sobre el impacto social y ambiental que la readaptación de los macrosistemas técnicos, a partir del emplazamiento de mega-obras de infraestructura, pueden generar sobre los territorios costeros y ribereños así como en el conjunto de la Cuenca del Plata. La ingeniera Elba Stancich, del Taller Ecologista de Rosario, una de las principales estudiosas del proyecto, en relación al impacto de estas obras argumenta:

“Hay que prestar mucha atención al volumen y a la escala del proyecto, e imaginarnos cómo va a ser el escenario a diez o veinte años, pensando en el tipo de producción, porque las principales cargas que se quieren transportar por la Hidrovía son granos, que equivaldrían a 70 por ciento de las cargas, principalmente soja (...) Nuestro país pretende llegar a una producción de 100 millones de toneladas de grano, de la cual gran parte se pretende transportar por la Hidrovía (...) Si uno se imagina la situación a 20 años, la frecuencia y escala de navegación que va a haber en nuestros ríos realmente va a ser enorme.” (2006:30)

La navegación en el Paraná medio e inferior alcanza la condición de ultramarina hasta el Puerto de Santa Fe si este es reconvertido como se planea en la actualidad alcanzando los 25 pies de navegación. El buque de diseño, que es la embarcación tipo que define el diseño del canal y la sección transversal de la vía navegable, adoptado tanto para

los 32/22 pies como para su profundización a 34/25 pies, fue un buque tipo Panamax que logra una navegabilidad casi constante en este trayecto. De Santa Fe hacia el norte sin embargo, la navegación se realiza con barcazas dada la escasa profundidad de las aguas en algunos tramos. La diversidad morfológica de la hidrovía obliga a realizar obras con mayor impacto en aquellos tramos de más difícil tránsito. Al respecto Stancich plantea:

“Hay zonas del río Paraguay, por ejemplo, que son muy delicadas; muy cerca del Pantanal algunos expertos dicen que para que el ecosistema pueda soportar la navegación tendría que estar pasando sólo un tren de barcazas por semana, de manera tal que la naturaleza pueda restablecer todo lo que es el ecosistema acuático sin que la navegación lo afecte. Pero con la carga que hay proyectada por día podrían estar pasando 8 o más trenes de 20 barcazas cada uno. Todo esto no está profundizado en los estudios; creo que vale la pena ponerlo en debate y analizar mucho más. Cuál va a ser el impacto sobre la pesca, sobre la calidad del agua, sobre los sedimentos, la selva en galería que hoy sigue siendo destruida por la navegación en tramos del río Paraguay en el Pantanal” (2006: 4)

Diferentes estudios sobre el impacto ambiental de las obras sobre la Hidrovía como los de Liliana Moiraghi de Pérez (2001), Ignacio Daniel Coria (2010) o Jorge Adámoli (2016) remarcan que el aumento del tránsito fluvial junto al desarrollo de mega obras de infraestructura que lo hacen posible alteran el equilibrio natural del sistema generando perjuicios inevitables. Moiraghi de Perez plantea que:

“En toda la cuenca del Plata existe una armonía natural, el río Paraná crece en verano y no coincide con las crecidas del río Uruguay, que crece en invierno y baja en verano; el río Iguazú que viene de la misma naciente del río Uruguay, también crece en invierno, tiene un efecto compensador con el Paraná y el Paraguay. El Pantanal ejerce un efecto retardador evitando que las grandes lluvias estivales se canalicen automáticamente y repercutan a los quince días, haciendo que se sientan más o menos cuatro meses después. (2001:1)

Sin embargo, la autora plantea que ese equilibrio se va modificando paulatinamente dado que el aumento de la navegación y la mayor magnitud de los buques, así como los convoyes de barcazas producen erosión costera y consiguiente pérdida de la vegetación de las orillas y destrucción de la llamada "selva marginal" hábitat de aves y otros animales. Para Moiraghi de Perez:

“El río Paraguay, entre Cáceres y Corumbá es un tramo crítico dentro del proyecto hidrovía, a causa de la riqueza ecológica, complejidad y fragilidad del Pantanal, y por la regulación del flujo de agua a través de todo el sistema dado el rol de "esponja" que juega la zona. Se ha determinados algunos tramos para asegurar dimensiones mínimas de navegación con canalización, rectificación del curso del agua y construcciones para el control del agua. Además habrá que prevenir la contaminación de las aguas por el aumento de la

navegación y porque a partir de la urbanización creciente los ríos podrían convertirse en propagadores de enfermedades transmisibles provenientes de las regiones selváticas y de los desechos industriales cada vez más crecientes a lo largo de la cuenca” (2001: 3)

Coria (2008) aporta otros datos significativos en relación al impacto ambiental de la modificación de la hidrovía: *“la ampliación, profundización y rectificación de canales puede alterar el régimen hídrico del río Paraguay, aumentando la velocidad de traslado de las crecidas, aumentando los riesgos de éstas en todo el curso de este río”* (2008: 1). El autor afirma que las obras afectarían los sistemas de humedales incluyendo el Gran Pantanal del Alto Paraguay lo que perjudicaría su condición de esponja natural estabilizadora de los flujos del río: *“Las modificaciones en el canal del río Paraguay pueden producir el desecamiento de partes de los esteros y bañados a lo largo de sus planicies de inundación, incluyendo porciones del Gran Pantanal del Alto Paraguay; los esteros del Chaco, San Pedro y Ñeembucú en el Paraguay; los sistemas de bañados del Yvera (Iberá) en Corrientes (Argentina) y otros sistemas de humedales”* (2008: 2).

A estos impactos ambientales hay que sumar los impactos sociales producto del avance de un modelo productivo altamente concentrado donde son las empresas transnacionales los principales actores. En Argentina, según un informe sobre conflicto rural del Ministerio de Agricultura del año 2014, existen al menos 9,3 millones de hectáreas de campesinos e indígenas que son pretendidas en la mayoría de los casos por grandes empresas. La tierra en disputa equivale a 455 veces la superficie de la Capital Federal, son 857 casos y afecta a 63.843 familias. El 64 % de los conflictos comenzó en las últimas dos décadas y se localizan mayoritariamente en el litoral.

Es de significativa importancia a los fines de esta investigación profundizar sobre la relevancia que el Paraná medio e inferior tienen en la inserción de la economía regional en la economía internacional, el valor de las instalaciones portuarias y la logística multimodal, en este trayecto de la hidrovía así como las articulaciones de ésta con los ejes interoceánicos. Para luego, en los capítulos siguientes de esta tesis, analizar también los conflictos y disputas territoriales desarrolladas en la zona a partir de la expansión de la actividad agroindustrial y las obras de infraestructura asociadas a ello.

3. De la integración regional a la conexión global. La relevancia del Paraná medio en la inserción de la región en la economía internacional

La zona identificada como la cuenca del Paraná medio comprende las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Chaco y articula al sur con el Paraná inferior a la altura de la ciudad de Diamante, atravesando luego el complejo portuario de ROSAFE, y al Norte con el Paraná superior y el río Paraguay como principales vías de navegación. Se desarrolla en una superficie aproximada de 17.683 km² conformando parte de la Hoya Hidrográfica del Plata compartida por Argentina, Uruguay, Bolivia, Paraguay y Brasil.

Según la clasificación de Daniele y Natenzon (1994) en este espacio geográfico se identifican las siguientes ecorregiones: las islas y el delta del Paraná, bosques y esteros del Chaco húmedo, espinales y algarrobales pampeanos, y pastizales de la Pampa Húmeda. Sobre estas eco regiones en la zona del Paraná medio e inferior es donde IIRSA-COSIPLAN proyecta la mayor inversión y la mayor cantidad de obras del Eje Hidrovía Paraguay-Paraná. Si bien la realización de las obras planificadas para el tramo superior del río Paraná y sobre el río Paraguay son las que tendrían y tienen un impacto más visible.

El Paraná medio e inferior es la zona donde el sistema portuario de la Hidrovía Paraguay-Paraná tiene mayor desarrollo y una gran influencia sobre la dinámica de los flujos agroindustriales. Es la más importante del país en lo referido a la exportación de granos y subproductos, llegando a representar entre 65% y 70% de la exportación física total, siendo mayor en término de valores. El cinturón portuario de Rosario y puertos aledaños (donde Paraná medio e inferior se articulan) se ha convertido en el polo sojero más importante de la región, y de los más importantes del mundo (Zuberman, 2012). Como lo remarca un estudio de Julio Calzada para la Bolsa de Comercio de Rosario, gran parte de las cargas de granos que circulan por la hidrovía tienen como destino los puertos ubicados en las inmediaciones de Rosario: *“Los orígenes y destinos de las cargas granarias que viajan por el tramo “Santa Fe al norte” de la Hidrovía Paraná - Paraguay muestran que el Gran Rosario se consolida como un nodo de destino de gran relevancia y significación”* (2017: 1).

El siguiente mapa de la Subsecretaría de Recursos Hídricos referencia la zona del Paraná que comprende el tramo medio, desde la confluencia con el río Paraguay hasta el Puerto de Diamante en la provincia de Santa Fe:

Mapa 20: Paraná Medio



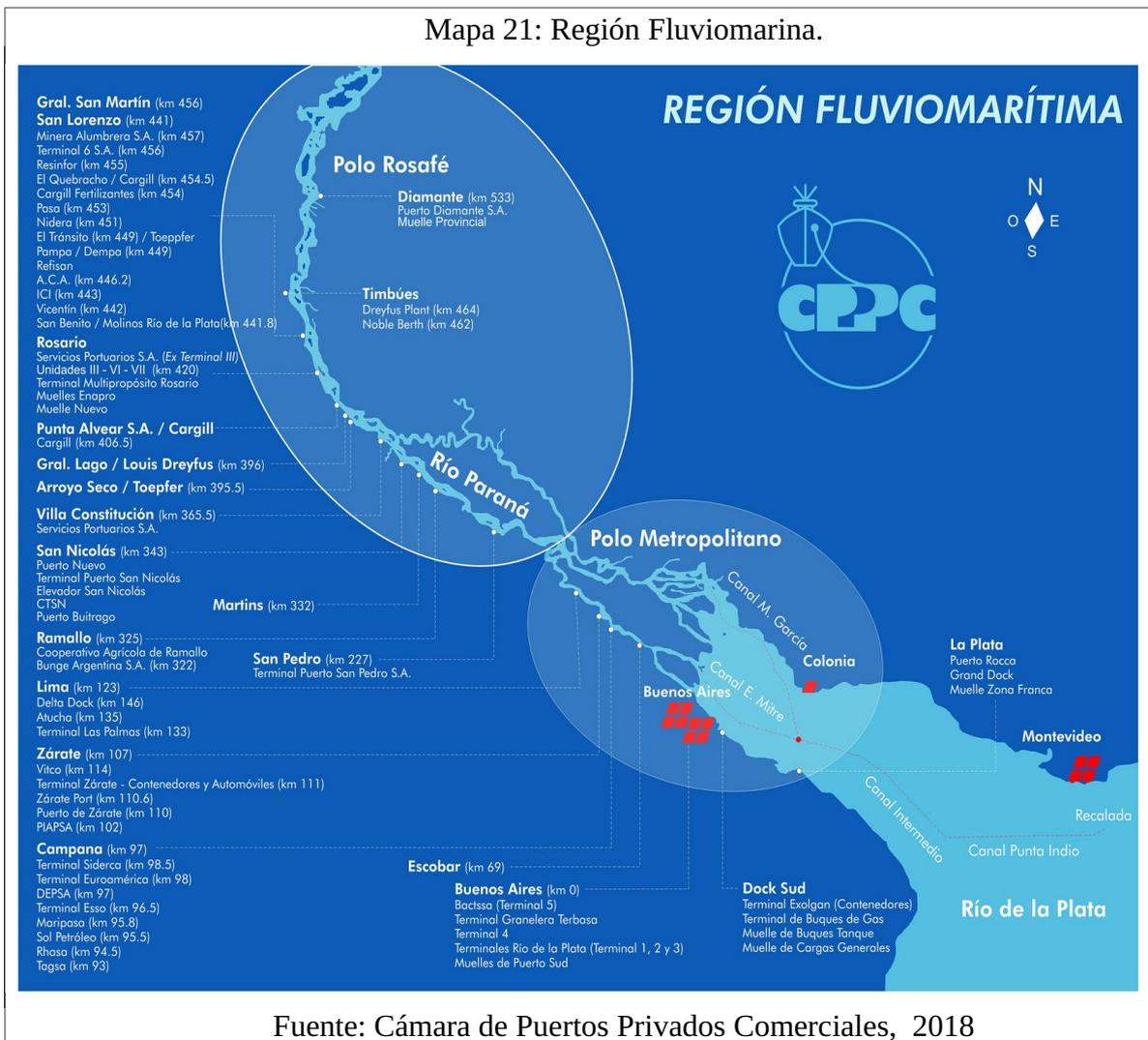
Fuente: Subsecretaría de Recursos Hídricos, 2002.

Un informe de la Universidad Tecnológica Nacional denominado “*Transporte por agua, vías navegables y sistema portuario*” del año 2010 explicita la diversidad de puertos y funciones que se encuentran en la hidrovía y la relevancia del Paraná medio para las operaciones de cargas en la actualidad. El trabajo remarca que en la parte superior de la Hidrovía los puertos son pequeños y sólo pueden atender barcazas fluviales, por lo tanto se limitan primordialmente los movimientos a productos agrícolas o forestales no procesados y a minerales. En la sección del tramo medio, sin embargo, los puertos muestran dimensiones y movimientos mayores donde predominan los agrograneles procesados y cargas generales dado que a estos puertos pueden acceder barcazas fluviales y buques fluviomarítimos similares a los que navegan en el tramo inferior donde el carácter de los puertos cambia sustancialmente debido a las profundidades naturales del río que permiten el acceso a buques de ultramar los 365 días del año.

Es importante remarcar que en los tramo de la hidrovía con mayor actividad económica, tramo medio e inferior, es donde se concentran las empresas privadas,

mayoritariamente de origen extranjero, que operan estas terminales para uso exclusivo. En el área de Rosario, el complejo ROSAFE está integrado por 18 puertos de los cuales 14 están en manos extranjeras, destacándose Cargill, de EEUU; Cofco Agri, de China; AGD, Argentina y EEUU; Bunge, de EEUU; Vicentín, de origen argentino pero asociada con Glencore, que es anglosuiza, y con En Renova y Ultramar, Alemanas; Dreyfus, de Francia; La Asociación de Cooperativas Argentinas asociadas con Bunge de EEUU; Oleaginosa Moreno que es de Glencore empresa de Inglaterra y Suiza (Cámara de Puertos Privados Comerciales, 2018).

El siguiente mapa elaborado por la Cámara de Puertos Privados Comerciales demuestra esta privatización y extranjerización de los puertos en el tramo hidroviario más dinámico para el comercio exterior, denominado como región fluviomarina:



Es en el conjunto de instalaciones industriales, logísticas, puertos y terminales especializadas en el área del Gran Rosario donde se representa la mayor concentración de operaciones vinculadas a la agroindustria. Sin embargo, en los últimos años se ha avanzado en la proyección de mejoras logísticas en los puertos del Paraná medio que podrían cobrar significativa importancia como el Puerto de Santa Fe.

El citado informe de la Universidad Tecnológica Nacional (2010) remarca que del Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná hay dos iniciativas que son de importancia para la reconversión del Puerto de Santa Fe: el Proyecto Santa Fe al Océano y el Proyecto Santa Fe al Norte. El primero, está en marcha desde 1997 y son las obras de dragado llevadas a cabo para definir la profundidad de la vía navegable y adaptarla a los requerimientos del tráfico ultramarino generando un incremento de la oferta de servicios y mayores niveles en cuanto a volúmenes de flujo de cargas. El segundo, con mayores dificultades de concreción por los posibles impactos ambientales que generaría, tiene como objetivo facilitar el incremento del transporte fluvial para dar salida a mayores volúmenes de exportaciones tanto del litoral como del norte argentino, de Brasil, Paraguay y Bolivia. Se busca alcanzar en todo momento los 10 pies de calado de Santa Fe al Norte tanto sea por el Paraná y el Paraguay hasta Asunción o por el Alto Paraná hasta Iguazú. Estas obras tienen en la CAF y en el BID a sus principales financistas y están incorporadas a la Cartera de Proyectos de IIRSA - COSIPLAN, contando con el monitoreo de Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. Ambos proyectos, al norte y al sur de Santa Fe, son fundamentales en la planificación de las obras de reconversión del puerto santafesino en una terminal multipropósito.

CAPÍTULO VI: EL PUERTO DE SANTA FE Y LAS DISPUTAS TERRITORIALES

En el presente capítulo se analizará la relación entre las grandes obras de infraestructura planificadas y en desarrollo en el territorio santafesino, fundamentalmente las vinculadas a la reconversión del puerto de Santa Fe y su infraestructura asociada por ser considerada la obra más significativa para el desarrollo fluvial de Paraná Medio, y sus impactos sobre el territorio en distintas escalas.

Para el abordaje de este capítulo se recurrirá a bibliografía especializada sobre el tema, a los documentos oficiales de los diferentes niveles e instituciones del Estado involucradas en las obras, a informes de consultoras y universidades, y a entrevistas en profundidad realizadas a informantes claves, actores sociales, económicos y políticos relacionados con la infraestructura santafesina. Entre otros a: miembros del Centro de Estudio y Servicios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe, Lic. Pedro Cohan y Lic. Lucrecia De Jorge; el Director de “Programa Santafesino para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná” dependiente del Poder Ejecutivo de la Provincia, Juan Carlos Venesia; y al Diputado Provincial Carlos del Frade de amplia trayectoria en el estudio de temas vinculados a la Hidrovía Paraguay-Paraná.

1. Las ciudades en la actual dinámica de acumulación del capital

Las ciudades experimentan importantes transformaciones, con un significativo impacto sobre la economía urbana en sus diferentes circuitos, pero esas transformaciones que se evidencian sobre el territorio local no tienen en éste su escala de origen sino que responden esencialmente, aunque no exclusivamente, a necesidades distantes y a actores extraños al lugar y sus habitantes (Santos, 1996; Silveira, 2016).

Estas transformaciones residen en gran parte en el desarrollo de nuevas modalidades de circulación con nuevas dinámicas y con múltiples efectos sobre el territorio. Se asiste, como consecuencia del desarrollo planetario de la acumulación capitalista en su actual fase de globalización, a la expansión de macrosistemas técnicos (Gras, 1993; Santos, 1996, Silveira, 2016) en el territorio que ocasionan la reorganización de las redes urbanas y de las ciudades en función de dinámicas regionales y globales. IIRSA es expresión de ese reordenamiento de las redes. Al respecto Silveira agrega:

“Se trata de infraestructuras públicas y sistemas técnicos de producción capital-intensivos y de gran porte, que constituyen una variable inherente al circuito superior por su capacidad de aumentar las escalas de producción y circulación y

los respectivos lucros. No podemos dejar de mencionar aquí la importancia de la técnica de la información que demanda soportes específicos y permite la comunicación de las demás técnicas entre sí. Es la info-tecnología, como sugiere Goldfnger (2002: 49) que representa “una fuerza reestructurante de todas las actividades económicas actuales” y recibe inversiones superiores a las inversiones en máquinas y equipamientos tradicionales” (2016: 81-82)

Las infraestructuras y la logística dominantes en la región (prioritariamente en las áreas de energía, transporte y comunicaciones), intensivas en capital y tecnología, constituyen una condición de posibilidad para la expansión del circuito superior de la economía, sin embargo, el impacto sobre el circuito inferior es significativo, dado que las alteraciones y modificaciones sobre el espacio y demás efectos asociados son inevitables. Como afirma Silveira: *“Cabe recordar que un circuito es opuesto al otro en su relación, constituyendo una oposición dialéctica (Santos, 1975). De allí que el valor de los circuitos sea relacional y una evidencia de esto es la forma por la cual los acontecimientos de escala planetaria impactan sobre el circuito inferior de una determinada ciudad y cambian su constitución”* (2016: 87)

La readaptación de la infraestructura regional, las nuevas técnicas de circulación y logística, aumentan la brecha entre los circuitos. Gracias a la dinamización y el aumento de la tasa de ganancias de las grandes empresas, en situación de monopolio u oligopolio y con apoyo del Estado, se expande la distancia entre los grados de capital, tecnología y organización del circuito superior y de las actividades de sobrevivencia que componen el circuito inferior. (Silveira, 2016).

Un mismo objeto técnico, una autovía por ejemplo o un nuevo tendido ferroviario, tiene un evidente impacto diferencial sobre los circuitos de la economía urbana y sobre los actores involucrados. Muchas veces facilitando la circulación de algunos flujos y dificultando otros. Silveira (2016), recuperando los aportes Goldfnger (2002) explica que un mismo objeto técnico puede ser utilizado de forma revolucionaria o banal.

En forma revolucionaria esos objetos técnicos son utilizados por las corporaciones vinculadas al circuito superior, aprovechando todas sus funciones incluyendo las más sofisticadas, lo que permite mejorar el desempeño y abreviar los tiempos de producción y circulación (Silveira, 2016). La utilización banal, que desarrollan quienes no pueden apropiarse de todas las ventajas de la innovación y las nuevas técnicas, permanece restringida a las funciones más elementales (Silveira, 2016). La tecnificación de la producción y de la circulación en gran escala permite a los actores económicos

fundamentales del circuito superior de la economía obtener lucros antes impensados lo cual es factible de observar en aquellos territorios considerados estratégicos.

En los últimos años la ciudad de Santa Fe es objeto de vastos proyectos de reconversión de infraestructura y logística acrecentando no sólo la rentabilidad de las empresas sino también los conflictos sociales y ambientales por lógicas distintas de uso del espacio geográfico, dado que las formas dominantes de uso vinculadas a nuevos nichos de acumulación y ganancia para los grandes actores económicos, se imponen a las formas tradicionales impidiendo su desarrollo (Acsehrad, 2006). El proyecto de reubicación y reconversión del Puerto de Santa Fe es sin dudas la obra con mayor impacto sobre el territorio santafesino proyectada en los últimos años, sobre todo porque trae aparejada otras infraestructuras viales y ferroviarias, y se corresponde con una tendencia global de transformar y refuncionalizar los puertos ante los cambios tecnológicos y de composición de los tráficos, lo cual ha llevado a reordenar los accesos para mejorar no sólo la operativa portuaria, sino también reorientar la relación puerto-ciudad. Todo ello en el marco de políticas de reordenamiento de los ambientes costeros (UTN, 2010).

Milton Santos en su descripción y explicación del espacio geográfico contemporáneo destaca *“los sistemas de ingeniería y sus características actuales, la creación de los grandes objetos geográficos, los fijos y flujos en el espacio”* (Santos, 1994: 62). Para el autor *“el conocimiento de los sistemas técnicos sucesivos es esencial para la comprensión de las diversas formas históricas de estructuración, funcionamiento y articulación de los territorios”* (Santos, 2000: 145). El territorio santafesino transita en la actualidad un nuevo proceso de reordenamiento, en función de los cambios geopolíticos globales y regionales, y a partir de la promoción y ejecución de un conjunto de grandes obras que reconvierten los macrosistema técnicos, sobre todo en la circulación, con un impacto en ascenso sobre las formas de vida.

2. Santa Fe en la geopolítica continental

Santa Fe es la ciudad capital de la provincia argentina homónima y según datos del último censo es la octava ciudad más poblada de la Argentina (INDEC, 2010). Se encuentra situada en el centro-este del país, en la confluencia de los ríos Salado y Paraná, a orillas de la Laguna Setúbal. La ciudad está organizada administrativamente en ocho distritos que la descentralizan en 100 barrios (Municipio de Santa Fe, 2011). Según el INDEC (2010) en los últimos años hay una población de 405.683 habitantes, su área

metropolitana asciende a 549.544 habitantes y junto a Paraná forman un área urbana de 850.000 habitantes, unida por el túnel subfluvial que atraviesa el río Paraná.

El proceso de modernización (Cervera, 2011) y mayor desarrollo de la ciudad de Santa Fe se da entre fines del siglo XIX y principios del XX por una conjunción de factores materiales e inmateriales vinculados a la expansión de una idea de modernización y al desarrollo del comercio fluvial y la importancia del emplazamiento portuario de la ciudad en el Río Colastiné aunque ya desde su fundación por Juan de Garay, el 15 de noviembre de 1573, la ciudad experimentó un desarrollo sin precedentes como la primera ciudad puerto de la Argentina (Bolsa de Comercio de Santa Fe, 2003). Al respecto Zapata Gollán afirma:

“Santa Fe se fundó con un plan estratégico y económico. Fue desde los primeros días un fortín y una posta. Fue la clave de la conquista del Río de la Plata y el descanso obligado en el camino a Buenos Aires y al Perú desde Asunción (...) Al aumentar las mercaderías desde Paraguay en el puerto de Santa Fe nació y se desarrolló una nueva industria, la de la construcción de carreteras” (1941: 197)

Desde sus orígenes la importancia geopolítica de la ciudad estuvo dada por su relación con el río, la infraestructura portuaria y carretera, y el desarrollo comercial. Felipe Justo Cervera (2011), quien ha investigado ampliamente temáticas vinculadas al desarrollo en el litoral argentino y fue Director General de Planificación del Ministerio de Gobierno de la Provincia de Santa Fe, desarrolló un exhaustivo análisis historiográfico sobre la que él denomina “*la Santa Fe moderna*” argumentando que los grandes cambios en el territorio y en la sociedad santafesina se dieron por modificaciones en sus estructuras materiales y mentales a partir de la década de 1880, generando las precondiciones apropiadas para la concreción de una posible modernidad (Cervera, 2011). Para el autor esa modernidad constituyó el proceso mediante el cual el sistema capitalista se estableció en la ciudad, como estructura, con extraordinaria capacidad para dinamizar actividades. Afirma que “*lo negativo y contradictorio es que fue un capitalismo exclusivamente comercial, que desarrolló una burguesía comercial, pero no una burguesía industrial*” (2011: 22)

Para Cervera (2011) el dinamismo de la ciudad de Santa Fe, el crecimiento demográfico y territorial, y el desarrollo económico, estuvo ligado directamente a la expansión de la producción agrícola en el área de influencia de la ciudad y en relación a esto a la notable actividad portuaria y de transporte donde Santa Fe se consolida nuevamente como nudo comercial, reiterando la posición estratégica que avizoró Juan de

Garay durante la Colonia, fortaleciendo un proceso de creciente ingreso de riquezas.

“Durante la modernización la sociedad santafesina produjo hechos materiales e inmateriales que pueden evaluarse por separado, pero que constituyen partes de un único proceso. En la base de los mismos está el creciente ingreso de riqueza; riqueza que se dio como fruto del Comercio Exterior por los puertos del Colastiné, hasta 1910, y por el de la ciudad a partir de 1911” (Cervera, 2011: 106).

A comienzos del siglo XX en apenas 15 años se realizaron obras de infraestructura emblemáticas como un Puerto de Ultramar, el Teatro Municipal, Aguas Corrientes y Cloacas, la Casa de Gobierno, la Legislatura, el Hospital de Caridad y el Hospital Iturraspe, la Escuela Industrial, Asistencia Pública, los edificios de las escuelas Pringles, Rivadavia, Passo y Belgrano, el Asilo de Mendigos, el Banco Municipal, la Administración del Puerto y el Mercado Central (Cervera, 2011).

Cervera (2011) afirma que en 1929 se establece el record histórico del movimiento total del Puerto de Santa Fe, ya en su actual ubicación luego de haber sido relocalizado desde el Río Colastiné a la ciudad. En ese año, en plena crisis internacional, por el puerto se comercializaron 2.633.597 toneladas y se dio la cifra máxima de exportaciones: 1.520.465 toneladas. En términos comparativos es posible decir que en 1911, en el primer año de funcionamiento del puerto en su nueva ubicación, el movimiento total fue de 1.209.187 toneladas y 857.279 de exportación. Es decir, en menos de dos décadas de máxima actividad portuaria se duplicaron los movimientos totales hasta entrar en un proceso de estancamiento desde la década del 30 hasta mediados de los 70 cuando se empieza a evidenciar una lenta e irreversible decadencia en la actividad exportadora. Desde mediados de los años 80 el estancamiento se evidenció también del movimiento de cabotaje. Todo ello se tradujo en la casi total desaparición de la actividad portuaria hacia las primeras décadas del siglo XXI (Cervera, 2011).

La importancia geopolítica de la ciudad de Santa Fe está dada históricamente entonces, desde la Colonia hasta la actualidad, por su ubicación en la margen de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en el tramo medio del Río Paraná, y por tener posibilidades de navegación ultramarina. De hecho Santa Fe logró un notable crecimiento económico y comercial a través de su puerto ya desde mediados del siglo XVIII cuando la Corona Española a partir de 1740 la declara Puerto Preciso, lo que establecía que todas las embarcaciones que se dirigían al Paraguay por el Río Paraná debían registrarse y hacer escala obligada en Santa Fe, así fue durante 40 años hasta que en 1780 el Virrey Vertíz le retiró este privilegio favoreciendo la concentración de las operaciones portuarias en

Buenos Aires. Sin embargo, como se ha mencionado, las primeras décadas del siglo XX desde la relocalización del puerto, serían las de mayor desarrollo portuario y crecimiento para la ciudad, aunque rápidamente se estancaría por determinados factores que Cervera describe de la siguiente manera:

“En primer lugar debe reafirmarse que en las dos primeras décadas del siglo XX hubo un efectivo proceso de Modernidad y de desarrollo económico. Proceso que giró en torno a los tiempos del Centenario (1910), que inició una lenta declinación, ideológica y de realizaciones materiales, después del gobierno de Manuel Menchaca, y que se congela a partir del gobierno de Enrique Mosca.

En segundo lugar, reiterar que fue una Modernidad incompleta. Logró éxitos notables en las dimensiones de lo infraestructural, comercial, edilicio y sanitario, pero fracasó en las decisivas dimensiones de lo social y cultural (...) también el desarrollo económico fue incompleto. Las extraordinarias rentas del Comercio Exterior no se tradujeron en inversiones industriales ni surgió una burguesía industrial dinamizante. Contrariamente se consolidó en el largo plazo la burguesía comercial, así como una economía de base exclusivamente terciaria.

Santa Fe es un claro ejemplo de la dinámica histórica de una sociedad urbana donde, junto a elementos de cambio (comercio, transporte, principios del capitalismo) actuaron elementos de retardo, dados por los valores tradicionales opuestos a la renovación de las formas culturales” (2011: 301)

En la actualidad, con un nuevo contexto regional de ampliación de las fronteras agropecuarias y de expansión de las exportaciones de commodities, la hidrovía cobra especial importancia y se revitalizan los proyectos de reconversión portuaria, de infraestructura y logística en Santa Fe, impulsándose una nueva relocalización de Puerto. Nuevamente se instalan los discursos del desarrollo y el progreso, fuertemente impulsados por actores económicos locales¹² sobre todo nucleados en la Bolsa de Comercio de Santa

¹² El diario el Litoral, fundado por Salvador Caputto y Pedro Vittori, familias que aun detentan la propiedad del periódico es uno de los principales impulsores de esta idea de modernidad de la ciudad a partir del desarrollo de un polo logístico. El diario dirigido en la actualidad por Nahuel Caputto impulsa, desde hace más de una década, la reconversión portuaria y ha jugado un papel decisivo en la elección del nuevo emplazamiento portuario así como en la decisión de la traza del puente Santa Fe – Paraná.

Es posible seguir como el Litoral va instalando esta idea de desarrollo y progreso a partir de una nueva infraestructura portuaria en las siguientes notas:

- “El Puerto Clave para el desarrollo urbano” (19 de noviembre de 2005)

<http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2005/11/19/economia1/ECON-01.html>

- “Un nodo logístico para la Región Centro y el Mercosur” (2 de marzo de 2015)

<https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2015/03/02/economia1/ECON-04.html>

- “Recomiendan que Santa Fe se desarrolle como polo logístico” (5 de noviembre de 2017)

https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/158856-recomiendan-que-santa-fe-se-desarrolle-como-polo-logistico-estrategia-de-resiliencia-area-metropolitana.html

- “La ciudad compartió su experiencia sobre resiliencia urbana en Tailandia” (19 de noviembre de 2017)

https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/159729-la-ciudad-compartio-su-experiencia-sobre-resiliencia-urbana-en-tailandia-buscan-financiamiento-para-el-desarrollo-del-parque-del-norte-area-metropolitana.html

- “Llegar a buen puerto” (14 de abril de 2018)

Fe, y sustentados en la idea de que sólo se alcanzará ese deseado desarrollo a partir de una amplia inversión en infraestructura que posicione nuevamente a Santa Fe como un lugar de referencia en el comercio regional. En una entrevista realizada a Pedro Cohan, coordinador del Centro de Estudios y Servicios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe, aclara los principios fundamentales de la Bolsa y hace hincapié en la promoción de la infraestructura comercial como un objetivo central de la institución:

“La Bolsa es una asociación civil sin fines de lucro y en su estatuto el objetivo estatutario es muy amplio pero es bastante altruista, o sea, la Bolsa se creó para desarrollar el comercio regional, para favorecer el comercio, acompañar el desarrollo económico. En ese marco también colaboramos en conocer cuál es la infraestructura ya de un sector más amplio, fundamentalmente mirando el centro y norte de la provincia. Ustedes saben que en Santa Fe provincia hay dos bolsas, Rosario y Santa Fe, eso es algo bastante raro, hay solamente 7 en el país y dos están en nuestra provincia. Eso hace que de alguna manera, aunque no está escrito, nuestra Bolsa miré más al centro y norte de la provincia y Rosario el sur. Se dio de esa manera. De hecho mucho de los programas que tenemos se complementan para mapear el total de la provincia. Un ejemplo de eso es un programa que tenemos de monitoreo de estimaciones agrícolas en donde, por ejemplo, Rosario mapea todo lo que es la zona núcleo del país y nosotros de la zona núcleo para el norte. Eso, es un poco las acciones que nosotros seguimos desde acá. Hacemos otras cosas pero estas están más vinculadas a infraestructura (...) Algunos de los grandes proyectos que hemos seguido como centro de estudios, en los últimos años, son el puerto de Santa Fe, la relocalización del puerto de Santa Fe que por desgracia siempre se sigue aplazando, y todo lo que es infraestructura vial, ferrovial, asociada al puerto” (entrevista realizada al Licenciado Pedro Cohan el 31 de agosto del 2018 en la Bolsa de Comercio de Santa Fe)

En las últimas décadas, este impulso de los actores locales a la infraestructura de transporte se corresponde con la implementación de proyectos regionales como IIRSA redimensionando el peso de la ciudad en la geopolítica regional. Al respecto la gobernación de la provincia en su descripción de la importancia de cada uno de los puertos santafesinos remarca el peso estratégico del puerto santafesino para la circulación de cargas, afirmando:

“El Puerto de Santa Fe, se sitúa en el corazón de la Hidrovía Paraguay - Paraná (km. 584 del Río Paraná), siendo, aguas arriba, el último Puerto de ultramar apto para operaciones con buques oceánicos. Su ubicación estratégica lo convierte en el eslabón adecuado para unir los nodos de transportes (terrestre-fluvial-oceánico), permitiendo el desarrollo de operaciones de cabotaje nacional e internacional y marítimas internacionales, para cargas unitizadas, containerizadas, graneles, general, etc., desde y hacia su Hinterland integrado por las Regiones Centro, NOA y NEA de la República Argentina. Asimismo su posición privilegiada lo perfila geográficamente como el centro obligado de transferencias de cargas desde y

hacia los países situados en la Hidrovía” (2018: 1)

La ciudad de Santa Fe aspira a convertirse en una zona de actividad logística privilegiada, tal como se explicita en los planes y programas de gobierno municipal, provincial y nacional, así como en las iniciativas de integración regional sobre todo en infraestructura. La ciudad busca posicionarse, nuevamente, como un nodo articulador de corredores multimodales Este – Oeste y Norte – Sur. En este sentido es importante describir y analizar la funcionalidad de esos ejes verticales y horizontales en la circulación de los flujos actuales en Suramérica.

2.1. El Corredor Bioceánico Central

Argentina está ubicada geográficamente en una posición alejada de la mayoría de las rutas troncales del comercio internacional y de los principales centros de consumo. Estas rutas trocales se emplazan en un circuito marítimo que envuelve el planeta en sentido Este – Oeste, al norte del Ecuador (Sgut, 2001). Al respecto Martín Sgut plantea que:

“en este circuito existen nodos desde los que se establecen rutas Norte – Sur, las cuales están conectadas con nuestros puertos. Este alejamiento de la ruta norecuatorial, con la necesidad de contar con un circuito secundario adicional, requiere aplicar en esta región estándares de eficiencia que superen a los de los países próximos a este corredor en el hemisferio norte, para compensar su alejamiento” (2011: 54).

Esta situación ha llevado a priorizar geopolíticamente el diseño y la implementación de corredores bioceánicos con terminales portuarias en sus extremos, buscando superar los obstáculos geográficos para la circulación Este – Oeste y aprovechar las ventajas que proporciona el transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná que constituye un eje articulador de estos corredores. Al respecto Gustavo Anschutz, presidente de la Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas dice:

“La logística marítima mundial, en especial para cargas contenedorizadas, está manejada por los grandes grupos navieros, que generan un sistema de puertos principales en una división Este-Oeste, entre el Ecuador (EQRT Equatorian Round The World) y la línea del Mediterráneo, cerca de los grandes centros de consumo. Si se trazara un mapa mundial del producto bruto, se vería que esta línea marítima va siguiendo de cerca la zona de mayor producto bruto y población del mundo. A partir de esos puertos claves que concentran las mercaderías para su transporte (denominados Hubs), se organizan redes de distribución Norte-Sur hacia el interior de los territorios, lo que puede incluir la existencia de otros puertos menores. Es un esquema que ya está en desarrollo ya en el Atlántico Sur y Pacífico Sur. En el Atlántico Sur se han posicionado hasta ahora como Hub

Regionales el Puerto de Montevideo y algunos puertos del Sur de Brasil (Itajai, Río Grande do Sul, etc.). Se han posicionado así porque sus Gobiernos y/o empresas privadas portuarias han demostrado interés en brindar servicios logísticos a cargas regionales, promoviendo servicios de transbordo y tránsito de mercaderías, por un lado, y por otro lado, por las ubicaciones geográficas y características de sus puertos respecto la navegación principal Este Oeste antes mencionada. En el Pacífico sur, se ha posicionado ya el Puerto del Callao y puertos del Norte de Chile” (2015: 3)

Anschutz plantea que el sistema de movimiento mundial de la carga se organiza concentrando en grandes nodos de transferencia de exportaciones e importaciones que se basan en los grandes centros de producción y consumo. La logística terrestre está subordinada entonces a esta logística marítima y en Sudamérica se está dando un proceso de reordenamiento de los corredores en función de esta dinámica para reducir costos y tiempos de circulación:

“hoy se habla en el Cono Sur de “corredores logísticos bioceánicos”, que se han buscado promover a través de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA, con financiación de organismos multilaterales como el BID, la CAF y FONPLATA en especial, para poder llegar eficientemente del Océano Atlántico al Océano Pacífico en Sudamérica. Por otro lado, el Canal de Panamá se está ampliando para permitir el paso de buques de mayor tonelaje (Post Panamax) y la distribución de estas mercaderías en esta línea Este – Oeste denominada “Equatorial Round The World” (ERTW) hacia ejes Norte-Sur, entre los que se incluye países del Atlántico y Pacífico Sur de nuestro Continente Sudamericano. La estrategia es pues entender cómo adaptarse a este sistema y prepararse para competir mejor, en lugar de negar su existencia (sería como negar que existe la Globalización, o que existe el “Mercado” en el mundo). En nuestro caso, las hidrovías que tiene Sudamérica -excepcionales en el mundo- son parte de este desarrollo en una escala que va a ser muy eficiente” (2015: 4)

Es posible, en este sentido, identificar en la Argentina tres corredores bioceánicos prioritarios para el comercio y la circulación: el Corredor Bioceánico Norte (Eje de Capricornio), que articula con la Hidrovía Paraguay-Paraná en el NEA, el Corredor Bioceánico Central que es el que conforma el eje logístico en la zona de Santa Fe, y por eso es objeto de análisis en esta tesis, y el Corredor de la Patagonia. El Consejo Federal de Inversores define a un corredor bioceánico como:

“una franja de territorio dentro de la cual se desarrolla un sistema vial, ferroviario e hidrovial con objetivos estratégicos económicos, sociales y políticos. Estos tienen como finalidad lograr un espacio con una infraestructura integral de transporte que facilite el flujo y movimiento de bienes y personas y permita concretar, al menor costo, las operaciones de comercio interior y exterior, a través de una comunicación entre el Atlántico y el Pacífico.” (2014: 20)

El Corredor Bioceánico Central es íntegramente de transporte terrestre aunque articula con vías fluviales y aeropuertos internacionales en diferentes tramos de su extensión. Tiene el objetivo central de vincular a los países del Mercosur con Chile y permitir una mejora en la accesibilidad de bienes y personas a los mercados del Pacífico, y a los puertos de Brasil sobre el Océano Atlántico, sobre todo Porto Alegre. Este corredor conecta a las principales ciudades y actividades económicas de las repúblicas de Argentina, Uruguay, Brasil y Chile. Para el Consejo Federal de Inversiones el desarrollo del complejo multimodal de cargas sobre este corredor se centra en la concreción del siguiente esquema intermodal:

“Puertos del centro de Chile + Pasos cordilleranos de Cristo Redentor, Agua Negra y Pehuenche + Red Vial + Red Ferroviaria (ALL Central, ALL Mesopotámico, Belgrano Cargas, Ferropreso Pampeano y NCA) + Hidrovía Paraná-Paraguay + Puertos fluviales y marítimos de Argentina + Puentes sobre Río Paraná (Túnel Subfluvial Hernandarias, Rosario-Victoria y Zárate Brazo Largo) + Puentes sobre Río Uruguay (Paso de los Libres-Uruguayana, Concordia-Salto, Colón-Paysandú, Galeguaychú-Fray Bentos) + Puertos de Uruguay y Brasil sobre el Océano Atlántico” (2014: 21-22)

Este corredor fue aprobado en Memorándum del 28 de agosto de 2009, en la cumbre de Presidentes de UNASUR, realizado en San Carlos de Bariloche, firmado por Cristina Fernández (Argentina) Michelle Bachelet (Chile) y Luiz Inácio Lula de Silva (Brasil). Su concreción se ve fortalecida geopolíticamente por la articulación entre la Hidrovía Paraguay-Paraná y la Hidrovía Paraná-Tietê que es particularmente significativa para la producción industrial de Sao Paulo, sexto parque industrial del mundo, dado que permite a partir del desarrollo de un complejo sistema de esclusas, una vía de exportación que articulando con el Corredor Bioceánico Central, antes descrito, posibilita una salida por el Pacífico.

En el año 2016 el BID aprobó el financiamiento para construir el túnel de Agua Negra¹³ (Proyecto Prioritario de la Cartera de IIRSA) una obra fundamental para consolidar el corredor bioceánico que unirá Porto Alegre (un puerto en Brasil sobre la Laguna de los Patos, con 17 pies de calado) con Coquimbo, un puerto con escaso desarrollo hasta el momento en Chile. Como principal beneficio de la iniciativa los

¹³“El proyecto considera dos túneles de aproximadamente 13,9 km cada uno, de los cuales un 72% de la longitud correspondería al sector argentino, en tanto un 28% corresponde al sector chileno. Se contempla mejorar el acceso vial, bajando su altura aproximadamente de 4800 a 4000 msnm en la boca del lado argentino y hasta 3600 msnm en la boca del lado chileno”. (Ente Binacional Túnel de Agua Negra, 2018)

principales actores económicos involucrados plantean que mejorará el comercio de la región con Asia y que será vital no solamente para el importante movimiento de la industria minera desde y hacia la región, sino que significa una obra de infraestructura neurálgica para los países del MERCOSUR dinamizando otras actividades claves como la agroindustria. Las estimaciones del Ente Binacional Túnel de Aguan Negra es que el paso estará concluido en el 2025 aproximadamente y que demanda una inversión de 1.600 millones de dólares.

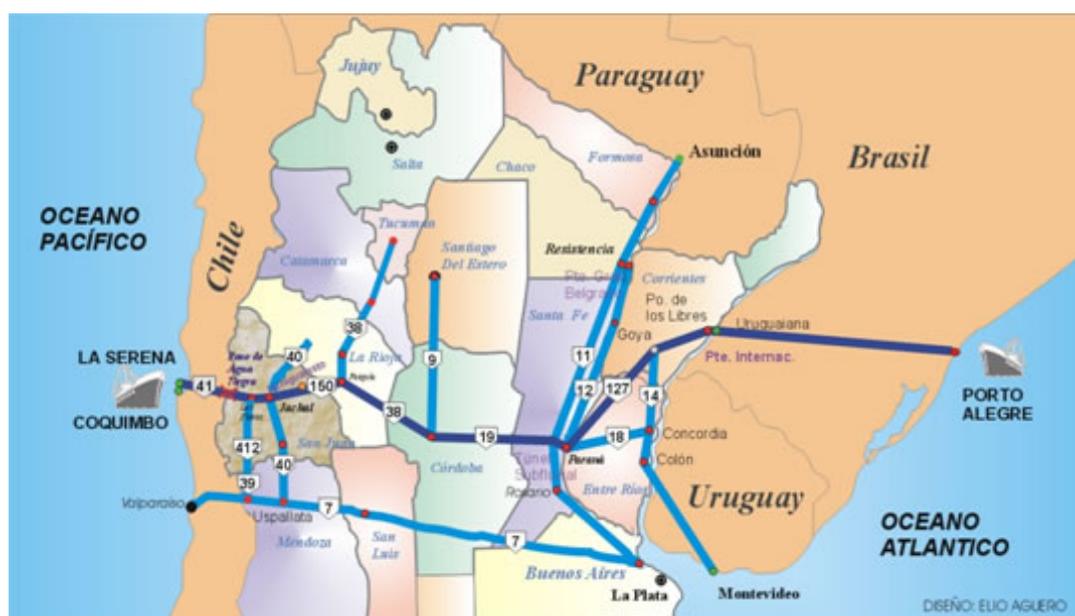
En Argentina las rutas que componen el corredor son: la Ruta Nacional 14, Ruta Nacional 127, Ruta Nacional 12, Ruta Nacional 168, Ruta Nacional 11, Ruta Nacional 19, Ruta Nacional 20, Ruta Nacional 38 y Ruta Nacional 150. Involucrando sobre todo a las ciudades: Paso de los Libres, Corrientes, Paraná, Santa Fe, San Francisco, Córdoba, Carlos Paz, Chamental y San José de Jáchal.

El “Estudio de complementariedad económica entorno al Corredor Bioceánico Central Coquimbo – Porto Alegre” elaborado por la Escuela de Ciencias Empresariales Universidad Católica del Norte, de Chile, describe el corredor troncal, es decir el articulado de rutas prioritarias, de la siguiente manera:

“El corredor está compuesto en Chile por la RN 41 CH desde la ciudad y puerto de Coquimbo en el Pacífico hasta la frontera con Argentina, continuando en dicho país por la RN 150 que atraviesa San Juan y conecta en el límite de las provincias de La Rioja y Córdoba con la RN 38. Luego, desde el límite con la provincia de Santa Fe continúa por la ruta RN 19 hasta su capital homónima, para seguir por la RN 127 desde el otro lado del Río Paraná hasta la RN 14, luego se conecta con la RN 117 la cual termina en el Puente Internacional Paso de Los Libres – Uruguayana en la frontera con Brasil. Desde el límite, la ruta brasileña RN 290 Rodovía Osvaldo Aranha conecta directamente con la ciudad y puerto de Porto Alegre en el Atlántico.” (2016: 18)

En el siguiente mapa elaborado por el Panorama Minero, en un informe donde se resalta las potencialidades del Paso de Agua Negra para el sector, se ilustran estas articulaciones viales:

Mapa 22: Corredor Bioceánico Porto Alegre- Santa Fé – Coquimbo



Fuente: Panorama Minero, 2006

La ciudad de Santa Fe, como se ha expresado, está localizada en una posición estratégica para la circulación de bienes en América del Sur. Los actores hegemónicos en el modelo productivo¹⁴ aducen que eso sólo será plenamente aprovechado, en la actual dinámica de circulación, si las condiciones de infraestructura y logística son las adecuadas al comercio internacional vigente y posibilitan la reducción del tiempo de circulación de las mercancías. Al respecto Pedro Cohan, coordinador del Centro de Estudios y Servicios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe expresó:

“En la ciudad hay dos o tres cosas que yo creo que son importantes de ver. Primero

¹⁴ Al respecto el portal INFOCAMPO, principal medio de difusión de noticias agrícolas en el país advierte:

“Nuevas prácticas agronómicas y los aportes de la biotecnología vegetal han corrido la frontera productiva hacia el norte, a la cuenca del río Paraguay. Y esa zona en expansión, con núcleos urbanos en crecimiento, requiere de materiales de construcción, equipos diversos, combustibles, maquinaria, insumos y productos industriales de distinto tipo, así como bienes comerciales que abastezcan y acompañen ese proceso mediante servicios de navegación aguas arriba.

Entre 1988 y 2010 el crecimiento se estima en el orden del 2.300%. (Este porcentaje está integrado por un 38,5% de granos y derivados; 28,4% minerales; 16,9% combustibles; y 16,2% Cabotaje, linker, cemento, aceites, y cargas generales.)

Santa Fe ha quedado en el centro de esta vía troncal de navegación, y de una red caminera que une los dos océanos, ahora potenciada por la aprobación legislativa del túnel de Agua Negra en la provincia de San Juan, paso que asegurará flujo de cargas hacia y desde Chile durante todo el año. Es más, Santa Fe está en el preciso medio del corredor vial que unirá Porto Alegre, capital del Estado de Río Grande do Sul (Brasil), sobre el Atlántico, y el puerto de Coquimbo, en la cuarta región chilena, a orillas del Pacífico. Además del puerto de Paranaguá sobre el atlántico en Brasil.

Está todo dado para que la estación, extendida a la vera del Paraná, cumpla el papel de puerto multipropósito, modelado durante quince años de trabajo para dar una respuesta productiva y logística a las necesidades de la región, el país y el Mercosur” (INFOCAMPO, 18.03.2015)

el puerto, la reconversión del puerto, te digo un poco en lo que estamos, lo que se está hablando hoy, es que, haría falta, sería positivo tener una nueva terminal. En realidad, el puerto hoy tiene capacidades desaprovechadas que son, primero, un centro logístico de contenedores que en algún momento funcionó, ahora se está readecuando porque digamos eso de hecho funcionó, vendría a ser algo así como un puerto seco, digamos, los muchos camiones venían dejaban sus contenedores y después otro camión usaba ese contenedor y lo llevaba, era como un centro de distribución, por así decirte (...)

Otra zona logística muy importante que podría tener la ciudad y que ya está prevista, a las afueras de la ciudad, no me acuerdo el nombre que le han dado pero es un trabajo que está haciendo el municipio cerca de los dos parques industriales que han generado, planteado, todo un playón, sería una zona de distribución integral en donde las empresas podrían alquilar espacios, vendría a ser como un área de almacenamiento de mercaderías, reorganización y distribución en el linde, aprovechando la circunvalación y toda la conectividad que tiene Santa Fe por la posición geográfica que tiene. Es un muy buen proyecto, le falta poco y me parece que va a dinamizar bastante. Después todo lo que se hace a nivel metropolitano, vos bien lo mencionaste, el circunvalar ferroviario, eso se está haciendo” (entrevista realizada al Licenciado Pedro Cohan el 31 de agosto del 2018 en la Bolsa de Comercio de Santa Fe)

La infraestructura real y potencial, junto a su emplazamiento geográfico, colocan a la ciudad en condiciones aptas para transformarse en una zona logística. El puerto está emplazado sobre un nudo convergente en el transporte de cargas desde y hacia las principales zonas de la Provincia y de las regiones que conforman su Hinterland. En lo que respecta al transporte vial, esencial hoy en la conectividad, hacia el Norte, la Ruta Nacional N° 11, lo conecta con la ciudad de Clorinda frente a Asunción en Paraguay, une las provincias de Santa Fe, Chaco y Formosa. Se denomina Carretera Juan de Garay y desde que nace en la Circunvalación de Rosario hasta que termina, en el Puente Internacional San Ignacio de Loyola, en la frontera con Paraguay, recorre 980km de pavimento. Hacia el Noroeste, por la Ruta Nacional N° 34 Santa Fe se vincula con Santiago del Estero y Tucumán.

Al Este es punto terminal de la Ruta Nacional N° 18 que atraviesa Entre Ríos y al Oeste es punto inicial de la Ruta Nacional N° 19 (ruta bioceánica) en proceso de optimización. Al respecto Vialidad Nacional argumenta que:

“Estamos trabajando sobre la ruta nacional 19, entre las ciudades de Río Primero y San Francisco, para construir una nueva autopista en Córdoba.

Ya comenzamos los cuatro tramos en los que se divide la obra: San Francisco-Cañada Jeanmarie, Cañada Jeanmarie-Arroyito, Arroyito-Tránsito y Tránsito-Río Primero. En total, transformaremos 225 kilómetros de la actual ruta en un corredor moderno y seguro para los vecinos de las localidades que atraviesa.

La Autopista San Francisco-Córdoba será clave para la región central del país.

Conducirá en menor tiempo y mejores condiciones hacia el Corredor Bioceánico. Entre los beneficios más palpables, estimulará el intercambio comercial entre las provincias y hará más fluida la circulación turística, que aumenta un 50 % en vacaciones invernales y estivales” (2018: 1)

Esta autovía 19, prolongándose con la 20 lleva a Córdoba, San Juan, San Luis, Mendoza y Chile edifica un corredor indispensable para el tránsito en la región¹⁵ que se potenciará con la construcción del mencionado Túnel de Agua Negra en la cordillera Andina y la optimización de la terminal portuaria de Coquimbo como un puerto multipropósito¹⁶.

La articulación de la hidrovía con el corredor bioceánico y la concreción del paso de Agua Negra posibilita la circulación Norte-Sur y Este-Oeste de los flujos comerciales de la región más desarrollada del continente lo que le confiere a estas obras una importancia geopolítica significativa. El corredor bioceánico es una arteria fundamental para la estrategia comercial de Sudamérica especialmente para el sur de Brasil, Paraguay, Bolivia, la zona productiva más activa de Argentina y el norte de Chile. Para el desarrollo del corredor, hay dos grupos de obras de fundamental relevancia: las que optimizan la circulación vial, como el puente que unirá Santa Fe con Paraná y todo el complejo de readaptación logística – multimodal de la zona incluyendo la reconversión portuaria, obras que resuelven un estrangulamiento en la circulación; y las obras sobre la cordillera Andina, que permiten superar el obstáculo geográfico más grande para la conexión bioceánica. Estas obras reducirán los tiempos de circulación y por ende los costos de transporte hacia los mercados más dinámicos como el asiático.

La cartera de proyectos 2017 de IIRSA – COSIPLAN resume en el siguiente cuadro las obras que considera de importante realización para la concreción de esta conexión bioceánica, explicitando como objetivos fundamentales la optimización de los flujos de

¹⁵ En la actualidad existe un conflicto en desarrollo en la Provincia de Córdoba por la construcción de una Autovía sobre el Valle de Punilla. La Comunidad y organizaciones ambientalistas se oponen al impacto que esta obra generará sobre el ecosistema. La obra es parte de la Cartera de IIRSA y es esencial para agilizar la circulación en el corredor bioceánico descomprimiendo otras rutas, como la 38. En su propia página IIRSA – COSIPLAN indica como su objetivo prioritario: *“Permitir un fluido tránsito comercial desde el centro y norte del país hacia los mercados del Pacífico, Oriente y Asia”*.

¹⁶ Una inversión de 120 millones de dólares realizará la empresa Terminal Puerto Coquimbo para concretar la modernización del puerto. La iniciativa proyecta la construcción y operación de un nuevo muelle multipropósito, lo que permitirá contar con 2 nuevos sitios de atraque. El nuevo muelle se interna hacia el mar y permitirá aumentar el calado de los 9,5 actuales a 15 metros. Así el puerto podrá recibir buques contenedores durante todas las semanas. El proyecto se encuentra en proceso de evaluación ambiental y se espera iniciar las obras en los primeros meses de 2019 y que junto con la construcción del nuevo muelle, será necesario contar con sectores como puertos secos o depósitos de contenedores.

bienes y servicios entre los centros económicos de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay; la articulación de flujos de bienes y servicios con el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná; la facilitación de los flujos de personas entre los países del Grupo; la promoción del desarrollo del Ecoturismo en la región y la mejora de las cadenas productivas regionales.

Gráfico 25: Grupo de obras Coquimbo - Región Centro - Paisandú

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
MCC52	RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 168: TÚNEL SUBFLUVIAL ENTRE PARANÁ Y SANTA FE		40,0	AR
MCC53	AMPLIACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 26: TRAMO VICTORIA - NOGOYÁ		6,0	AR
MCC57	DUPLICACIÓN Y REPAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 158: TRAMO SAN FRANCISCO - RÍO CUARTO		199,5	AR
MCC59	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 18: EMPALME RUTA NACIONAL N° 12 - RUTA NACIONAL N° 14		234,6	AR
MCC94	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 150: TRAMO ISCHIGUALASTO - LÍMITE CON CHILE (PASO AGUA NEGRA)		55,6	AR
MCC95	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 76: VINCHINA - PASO DE PIRCAS NEGRAS, PROVINCIA DE LA RIOJA		120,0	AR
MCC96	MEJORAMIENTO DE LA CONEXIÓN CÓRDOBA - PATQUÍA (RUTA NACIONAL N° 38) Y BY-PASS AL NORTE DE LAS SIERRAS DE CÓRDOBA		100,0	AR
MCC99	MEJORA PASO DE FRONTERA DE PAYSANDÚ		12,0	UY
MCC100	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 19: TRAMO RUTA NACIONAL N° 11 - CÓRDOBA		434,0	AR
MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA		1.600,0	AR - CH
MCC112	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° CH-41 - PASO DEL AGUA NEGRA		123,0	CH
MCC121	NUEVO ENLACE FÍSICO ENTRE PARANÁ Y SANTA FE		735,1	AR
MCC122	MEJORAMIENTO Y DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 127 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y PARANÁ		104,4	AR
MCC137	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA CUARTA REGIÓN (LA FLORIDA-LA SERENA)		120,0	CH
MCC143	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°33: RUFINO - ROSARIO		700,4	AR
MCC144	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 34: ROSARIO - SUNCHALES		776,0	AR
MCC145	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40: ACCESO AL AEROPUERTO DE MENDOZA - LÍMITE SAN JUAN		210,0	AR
MCC162	RUTA 43 LA SERENA-OVALLE		221,0	CH
MCC163	DOBLE CALZADA RUTA 5 LA SERENA-VALLENAR		388,0	CH
TOTAL			6.179,6	

*En millones de US\$

Perfil Pre-ejecución Ejecución Concluido

Fuente: IIRSA – COSIPLAN, 2017: 235

Raúl Hermida afirma la importancia del corredor para el desarrollo nacional y regional. El corredor bioceánico central tiene en el área de la cordillera y sus

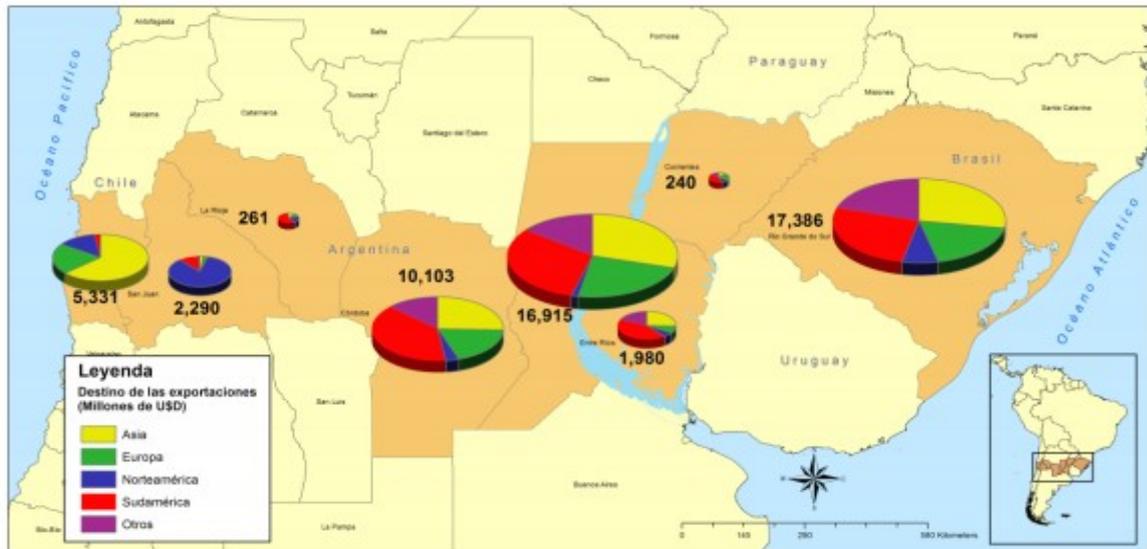
territorios adyacentes un gran potencial minero y frutihortícola que no está siendo aprovechado en forma integral por Argentina según el autor. Ocurre lo mismo en la región de influencia de la intersección entre el corredor y la Hidrovía Paraguay-Paraná donde el valor agregado sobre la producción agrícola tiene espacio para crecer y diversificarse. En ambos casos, las deficiencias en la infraestructura constituyen una restricción importante para Hermida que los actuales proyectos deberían suplir:

“Al referirnos a la Hidrovía Paraguay-Paraná, se considera un área donde se emplaza una de las tierras agropecuarias más fértiles del mundo (Pampa Húmeda), se asienta la segunda cuenca hidrográfica más extensa y caudalosa de Sudamérica (Cuenca del Plata), una de las principales reservas de agua dulce del planeta (Acuífero Guaraní) y el mayor humedal del mundo (El Pantanal). Además, en su radio de influencia se ubica, entre otros recursos, una importante reserva mundial de mineral de hierro (El Mutún). Para que sea conveniente despachar la oferta exportable por los puertos del Pacífico, los productos deben tener un alto valor por unidad de volumen y ser posible su transporte por ferrocarril a fin de reducir la incidencia del flete sobre su costo de comercialización. El corredor bioceánico central une los dos ejes mencionados con anterioridad y facilita, a través de su infraestructura, la salida de la producción por los puertos del Atlántico y el Pacífico” (2017: 13)

Como se ha expresado en esta tesis previamente el peso del mercado chino es una de las principales causas que motivan la edificación de corredores bioceánicos dado que viabilizan la salida de la producción por el Pacífico. Sin embargo, en el siguiente gráfico elaborado por varias instituciones que componen el corredor,¹⁷ se demuestra el peso de las exportaciones al mercado asiático en las provincias de todo el corredor, incluidas las regiones involucradas de Brasil y Chile en el año 2012, pero también es factible ver un peso equivalente de Latinoamérica en las exportaciones provinciales. Esto demuestra que se construye una infraestructura y se planifican corredores ponderando las demandas del mercado internacional y subordinando al comercio regional, y la integración de las diferentes economías del subcontinente:

¹⁷ Mapa elaborado por la Escuela de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica del Norte con el apoyo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Católica de Cuyo, en el marco de un proyecto financiado por el Gobierno Regional de la Región de Coquimbo, con aportes complementarios de la empresa Terminal Puerto de Coquimbo S.A. (TPC-Ultramar) y el Ministerio de Producción y Desarrollo Económico del Gobierno de San Juan.

Gráfico 26: Valor de las exportaciones de las regiones que componen el corredor para el año 2012.



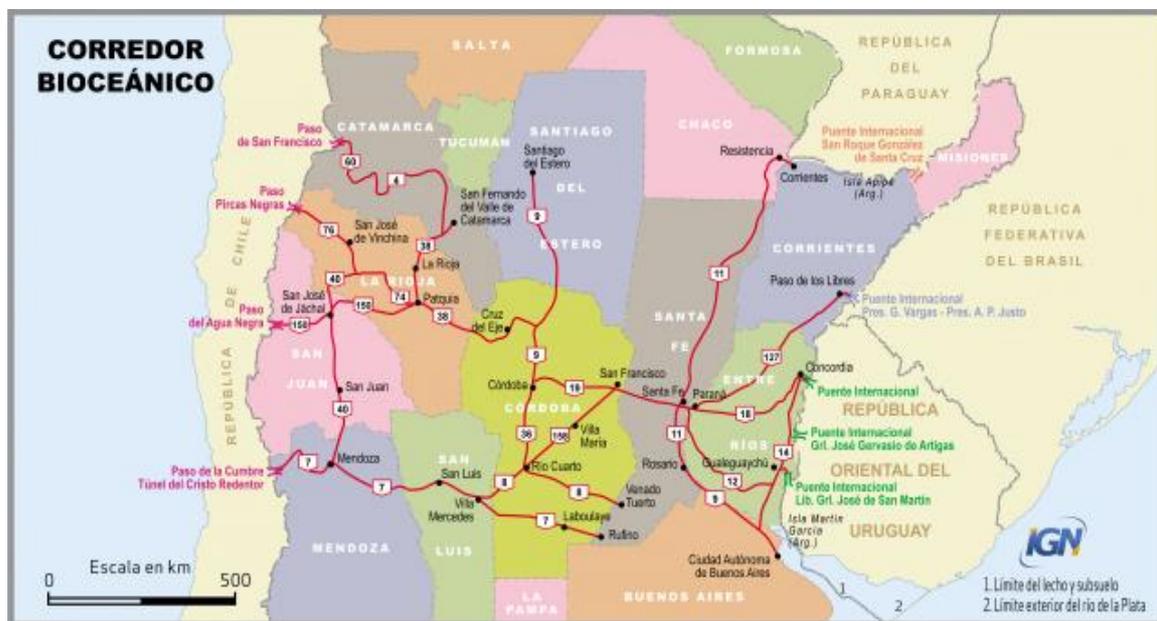
Fuente: Escuela de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica del Norte, 2014

Lucrecia De Jorge, directora del Centro de Estudios y Servicios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe, remarca la importancia que este corredor tiene para las instituciones productivas de la región y otras vinculadas al comercio. Al respecto en una entrevista realizada en el marco de esta tesis narra los intentos de articulación entre estas instituciones:

“Habíamos intentando conformar entre instituciones, entre las instituciones del corredor, o sea la Bolsa de San Juan, la región Coquimbo, que habían muchas organizaciones, las de Córdoba, la Bolsa de Santa Fe, la Bolsa de Rosario, todas las entidades que estamos agrupadas también en el foro y de ahí también Entre Ríos y después toda la región sur de Brasil, donde habíamos conseguido un contacto de una institución que ampliaba todo, teóricamente, porque después nos dimos cuenta que no tenían mucha actividad pero que nucleaban todas las actividades productivas de la zona, entonces, como que habíamos tratado de armar un "Cordón Interoceánico Central" pero como que no tuvo mucha vida. Nosotros tenemos mucho vínculo con cada una de las instituciones” (entrevista realizada a la Licenciada Lucrecia De Jorge el 31 de agosto del 2018 en la Bolsa de Comercio de Santa Fe).

Flangini (2015), mapea las articulaciones viales múltiples que el nodo logístico santafesino tiene con los países limítrofes, que complementan la importancia como vía de transporte y comunicación de la Hidrovía Paraguay-Paraná, hasta la actualidad.

Mapa 23: Corredores y articulaciones de transporte vial de la ciudad de Santa Fe.



Fuente: Flangini, 2015: 1

2.1.1 La Hidrovía Paraná – Tietê

La hidrovía Paraná-Tietê atraviesa los Estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás y Minas Gerais. Está integrada a carreteras, ferrocarriles y ductos regionales y federales, en un sistema multimodal de flujo de la producción agrícola de la región, donde se genera casi la mitad del PIB brasileño. El Tietê tiene una extensión navegable de 715 kilómetros, con una profundidad mínima de tres metros. La hidrovía es administrada por el Gobierno de São Paulo, por medio de la Secretaría Estatal de Logística y Transportes. El sistema formado por las dos hidrovías tiene ocho esclusas en funcionamiento. Seis en el río Tietê: Barra Bonita, Bariri, Ibitinga, Promesa, Nueva Avanhada y Tres Hermanos. (Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil, 2016)

Según el Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil en el año 2016 se transportaron por la hidrovía 6,5 millones de toneladas de cargas, principalmente soja, maíz y salvado de soja, además de arena y caña de azúcar. El sistema también sirve al transporte de maíz, mandioca, carbón, abono, arena y grava (2016).

La navegabilidad por las Hidrovías Paraná-Tietê y Paraguay-Paraná permite

transportar cargas hasta el puerto de Santa Fe o hasta el complejo portuario ROSAFE para su reorientación logística hacia el estuario del Río de la Plata, lugar donde se encuentran los grandes puertos de Buenos Aires o hacia el Pacífico a través del ya descrito Corredor Bioceánico Central. En esta posibilidad radica el interés de Brasil en reactivar la hidrovía.

2.1.2. El Ferrocarril Belgrano Cargas

Diversos estudios coinciden en que la reducción de los costos de circulación está determinada, cada vez más, por las posibilidades de articulación modal de las cargas (Sánchez y Gómez Paz, 2017; CEPAL, 2014; Barbero, 2010). Es este sentido aquellos espacios geográficos que tienen la posibilidad de contar con el suministro de una combinación de varias modalidades de transporte tienen una ventaja comparativa sobre el resto. Los puertos del Paraná Santafesino se han propuesto la reconversión multimodal y se ha apostado a la recuperación del ferrocarril de carga como la región.

El ex Ferrocarril Belgrano es fundamental en el proceso antes descrito dado que tiene una extensión de alrededor de 9.200 km. desde el NOA, recorriendo las provincias de Chaco, Formosa y Santa Fe hasta llegar a Buenos Aires. El Belgrano Cargas conecta además a Argentina (vía Tartagal y Yacuiba) con Bolivia y Chile (Puerto de Iquique, vía Paso Socompa). Pese a esta posición estratégica la falta de inversiones, como consecuencia de las políticas de privatización y predominio de la circulación vial, implicó la pérdida de importancia de este servicio ferroviario como alternativa para el transporte de cargas. En junio de 2013, se crea Belgrano Cargas y Logística SA con el fin de nuclear en una misma empresa las tres líneas de transporte de cargas más importantes del país: la Línea Belgrano, la Línea San Martín y la Línea Urquiza. En 2016, y con el propósito de darle una impronta federal, la empresa comienza a llamarse Trenes Argentinos Carga.

El Consejo de Entidades Empresariales y de la Producción de la provincia de Santa Fe, en un informe que tiene ya una década, remarca la importancia del ferrocarril Belgrano para el desarrollo de los corredores bioceánicos:

“La puesta en funcionamiento de los ramales del Ferrocarril Belgrano es un elemento indispensable para el desarrollo de los corredores bioceánicos Norte y Central. La infraestructura actual presenta deficiencias tales como falta de vías en condiciones de soportar un peso adecuado a los trenes actuales, escasa densidad de durmientes por kilómetro y falta de compatibilización de las líneas actuales con el tráfico fluvial. Sería necesario rehabilitar como red operable unos 6.700 km., de los 9.200 km. totales con los que cuenta el sistema. Cumpliría una importante función dentro del sistema de transporte, ya que permitiría canalizar la producción de

cereales y oleaginosas del NOA y NEA a las plantas industriales y terminales de embarque del Gran Rosario (desde Punta Alvear hasta Puerto Gral. San Martín-Timbúes). La producción de semilla de soja del NOA (Salta, Tucumán, Chaco y Santiago del Estero) presenta una evolución positiva en los últimos años, estimándose en 5 millones de toneladas anuales” (2007: 61)

El Consejo planteó que existe un alto grado de interrelación entre la reactivación del Puerto de Santa Fe y la del ramal Santa Fe – Dean Funes, dado que dicha integración aumenta las posibilidades comerciales. En la ciudad de Santa Fe, el ferrocarril General Belgrano resolvería el problema de los costos de espera para embarque, constituyendo una ventaja competitiva respecto de la operación con camiones (Consejo de Entidades Empresariales y de la Producción de la provincia de Santa Fe, 2007). La puesta en vigencia de este ramal posibilitaría además un complemento ferroviario a las rutas que componen el corredor bioceánico central.

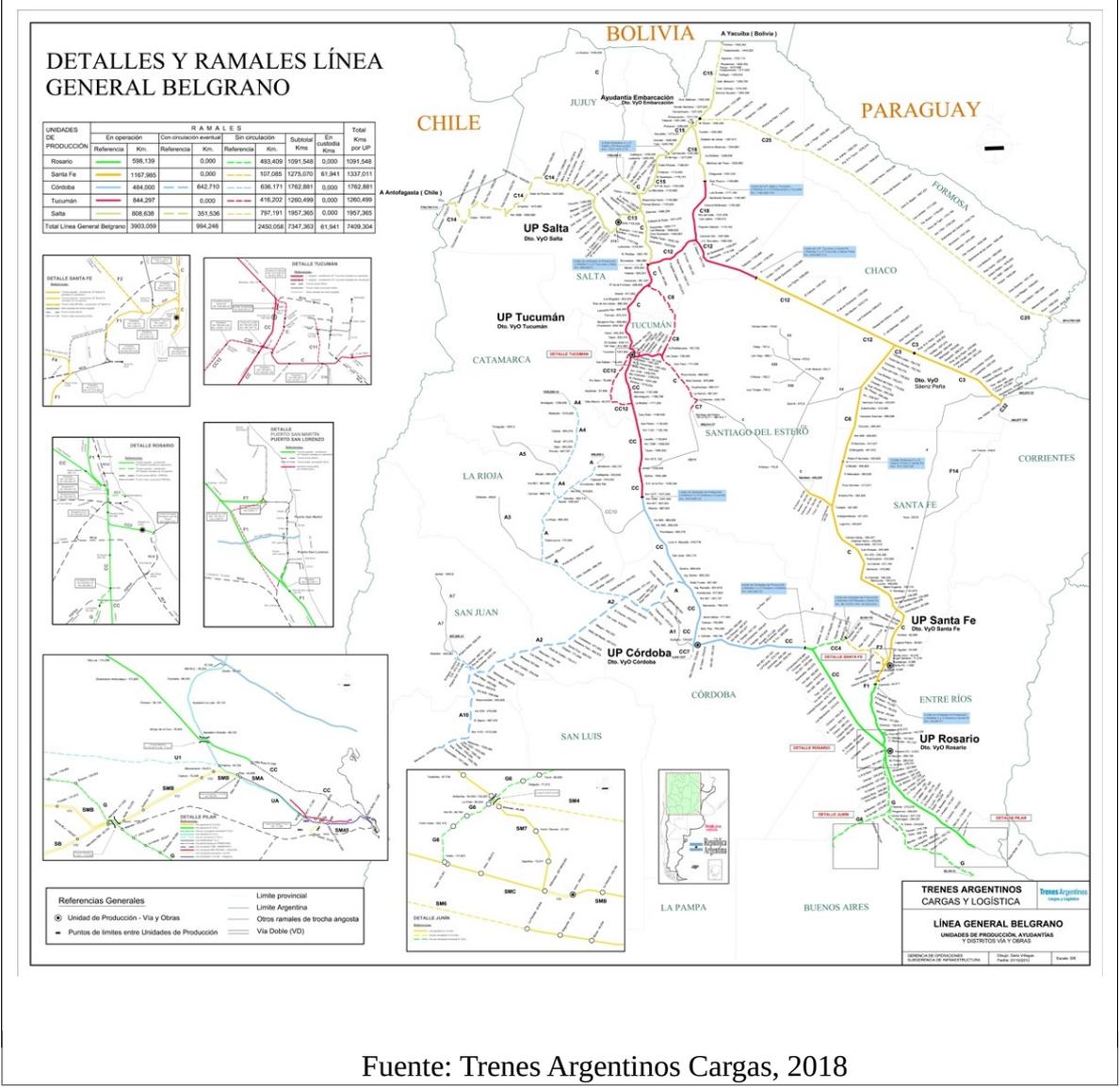
En la actualidad, y en el marco del Plan Belgrano, se desarrolla la tercera etapa de recuperación del Belgrano Cargas con el objetivo de revitalizar aproximadamente 1.800 kilómetros de vías por parte de la empresa Trenes Argentinos Carga que en un comunicado oficial afirma: *“actualmente tenemos en obra 900 kilómetros, de los cuales 400 ya se renovaron y otros 500 están en proceso de renovación”* (2016).

Se estima una inversión de 2.600 millones de dólares entre obras, insumos para la construcción y logística, además de 800 millones de dólares destinados a la incorporación de 3.500 nuevos vagones y 107 locomotoras. La renovación del Belgrano Cargas es posible por el endeudamiento con la República Popular de China en el marco del convenio de crédito comprador entre el Ministerio de Finanzas y los bancos China Development Bank (CDB) y el Banco Industrial y Comercial de China (Ministerio de Transporte, 2018).

El objetivo manifiesto por parte del Ministerio de Transporte es que para comienzos de la segunda década la Línea Belgrano Cargas pueda sumar más de tres millones de toneladas extra de las que transporta actualmente. Esta carga adicional se generaría en el Noroeste argentino mayormente y sería impulsada por los beneficios asociados a los costos logísticos generando un mayor desarrollo en el polo portuario del Paraná santafesino.

El siguiente mapa elaborado por la empresa estatal Trenes Argentinos Cargas permite identificar las articulaciones del Belgrano Cargas y su importancia para la zona del hinterland de Santa Fe.

Mapa 24: Red General Belgrano



Fuente: Trenes Argentinos Cargas, 2018

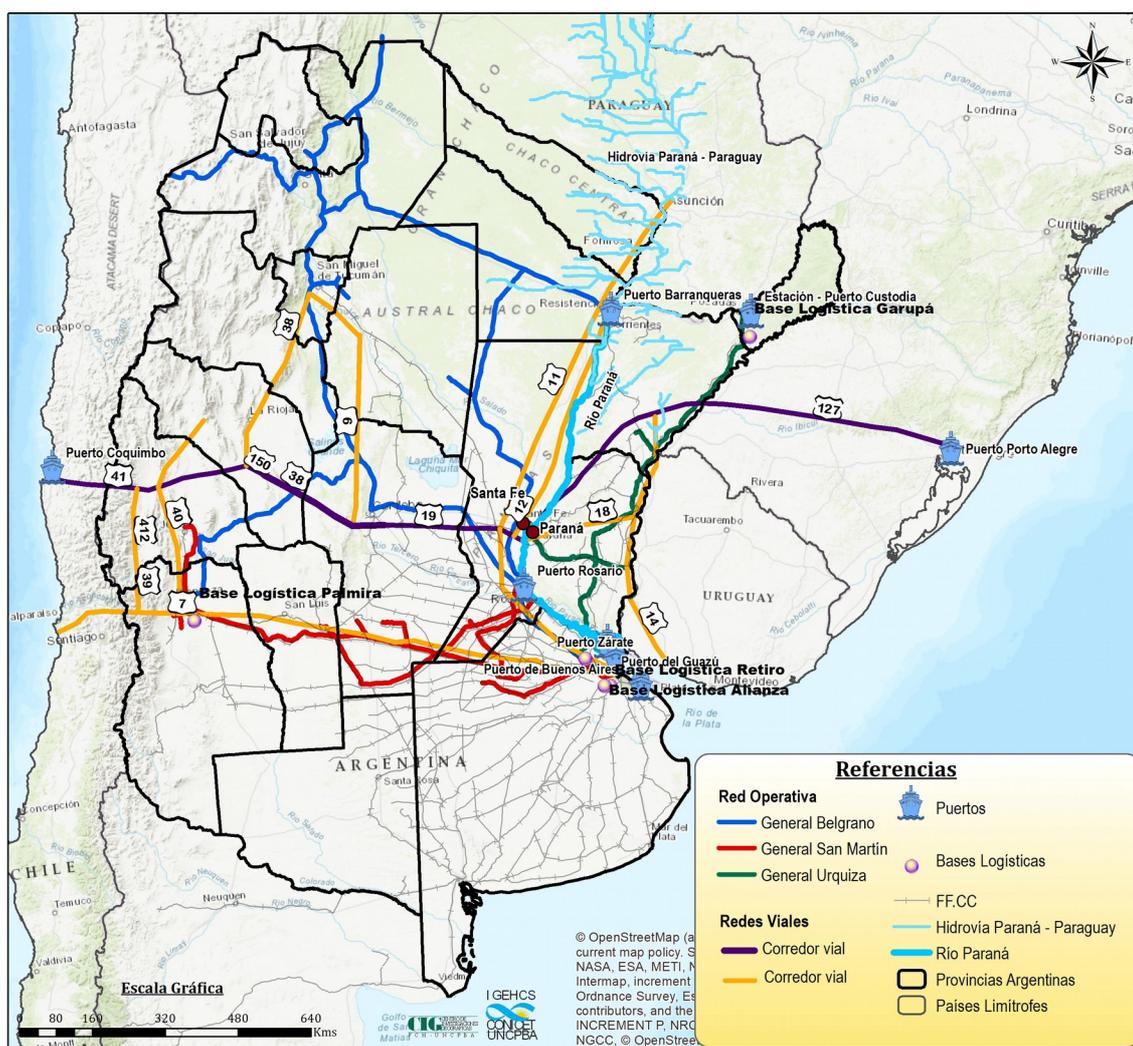
Esta reactivación en marcha del Belgrano Cargas va acompañada del proceso de circunvalación ferroviaria de Santa Fe y la optimización del ramal inter-portuario que une los principales puertos del Paraná Santafesino. Al respecto el Coordinador del Centro de Estudios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe, Pedro Cohan, argumenta:

“En Santa Fe lo que ocurren son dos cosas. Hasta Laguna Paiva todos los trenes que vienen del Norte tienen una actividad fluida, diríamos, el problema era de ahí hasta la ciudad, hay muchos ramales que estaban en desuso, algunos diríamos, la mancha urbana como que los pasó por encima y entonces realmente en los últimos años en Santa Fe hubo que hacer un trabajo bastante difícil (...)Y además una tradición de la ciudad y sus alrededores vinculada al ferrocarril pero que no tiene, diríamos hoy, el sustento económico real de fondo. Entonces circunvalar lo que plantean, con la ciudad ya se comió toda la infraestructura ferroviaria que había hace muchas décadas, ya no tiene sentido plantear un tráfico de trenes en el centro, en el corazón de la ciudad, sino circundarlo” (entrevista realizada al Licenciado Pedro Cohan el 31 de agosto del 2018 en la Bolsa de Comercio de Santa Fe).

La circunvalación demuestra claramente que el objetivo de la reactivación ferroviaria es acelerar algunos flujos, sobre todo los vinculados a las cargas a granel y contenerizadas, desestimando la circulación de otros como el transporte de pasajeros, dado que los ramales urbanos son removidos de la ciudad, esto queda explícito en el “Plan Director Vial y Ferroviario” del Municipio de Santa Fe.

En relación a este análisis precedente de la importancia geográfica que la ciudad de Santa Fe tiene para los flujos de intercambio y las diferentes modalidades de transporte que convergen en la zona portuaria, se elaboró el siguiente mapa que da cuenta de los diversos corredores, multimodales, que conectan la ciudad con los principales puertos de exportación tanto en el Océano Atlántico como en el Pacífico. Sobre todo se focaliza en el corredor Porto Alegre-Santa Fe-Coquimbo y la Hidrovía Paraguay-Paraná objeto de estudio de esta tesis, pero también en las articulaciones viales y ferroviarias que se conectan con estas rutas trocales.

Mapa 25: Corredores multimodales que articulan con la Ciudad de Santa Fe.



Fuente: Elaboración propia, 2018.

3. La reconversión del puerto de Santa Fe y su infraestructura asociada

Las transformaciones generadas en el período posterior a la industrialización sustitutiva de importaciones, en los países de la región que intentaron su desarrollo, se evidencian en los frentes costeros de las ciudades portuarias, donde la desindustrialización, la incorporación de nuevas tecnologías y el cambio en las estructuras económicas dejan grandes áreas portuarias, industriales y ferroviarias en desuso (Galimberti, 2014). Muchas ciudades costeras, marítimas y fluviales, en diferentes regiones del mundo desde los años 70 van a desarrollar proyectos de reconfiguración territorial para adoptar condiciones más propicias para los actuales flujos de intercambio. Al respecto Galimberti argumenta que:

“Estas operaciones de reestructuración resultan clave para analizar los procesos de transformación territorial contemporánea, ya que constituyen espacios de

oportunidad para articular y coordinar las diferentes dinámicas presentes en las ciudades. No obstante, la homogeneidad aparente de los paisajes resultantes de estas operaciones de revitalización urbana encubre conflictos internos específicos a cada uno de estos territorios.

Las lógicas globales del capitalismo, trascienden las fronteras económicas y tienden a internacionalizar la cultura, la política y las relaciones sociales. La globalización conlleva, por un lado, a profundizar las interrelaciones entre los diversos agentes a nivel internacional, pero, a su vez, conduce a la fragmentación de la relaciones entre los diferentes actores a nivel local” (2014: 20)

La readaptación modal y logística de aquellos territorios ribereños y portuarios que a partir de nuevas políticas de desarrollo impulsan una nueva infraestructura encubre la desigualdad del predominio de determinados actores sociales en detrimento de otros. Galimberti (2014) argumenta que el nuevo rol de las ciudades y las regiones en la aldea global, tiene la característica dual de conectar y vincular sistemas urbanos a nivel internacional pero, simultáneamente, producir efectos desestructurantes y de marginalidad socio-territorial.

Recuperando a Sassen (1997), Galimberti (2014) afirma que las ciudades que resultan nodos estratégicos en la economía global tienden a desconectarse de su contexto por lo cual, se genera una realidad dual, por un lado algunos sectores presentan un desarrollo internacionalizado de la economía generando nuevas dinámicas (expansión del circuito superior en términos de Milton Santos, 1979), mientras que otros apenas sobreviven (actividades vinculadas al circuito inferior de la economía). Finalmente la autora agrega que:

“En América Latina, la mayoría de las ciudades portuarias afrontan procesos de reconversión urbana similares a los ya mencionados; sin embargo, los efectos territoriales, sociales y ambientales resultantes se complejizan aún más en estos territorios. En los países latinoamericanos las directrices globalizantes, manifestadas a través de nuevas tendencias de producción, apertura del comercio y nuevos paradigmas tecnológicos avanzan por sobre los factores internos, profundizando así las fragmentaciones socio-territoriales y los espacios de desigualdad existentes en estas ciudades. Por ejemplo, en Argentina, los vínculos entre la economía local con la economía global, las reestructuraciones del Estado, los profundos cambios estructurales producidos entre las décadas de 1970 y 1980 -y profundizados en la primera mitad de la década de 1990-, traen nuevas exigencias a todo el país, produciendo conflictos y oportunidades particulares en cada región” (Galimberti, 2014: 2)

En el marco de esta investigación se entrevistó a Juan Carlos Venesia¹⁸, de reconocida trayectoria en el estudio y promoción de la infraestructura regional, actualmente Director Ejecutivo del “Programa de Infraestructura Regional para la Integración” y Director del “Programa Santafesino para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná”. Venesia, uno de los actores claves en los últimos 20 años en los actuales proyectos de desarrollo fluvial en Argentina, enfatiza el peso de las dinámicas globales en las infraestructuras locales, el rol de los puertos, y la importancia de un enfoque que adopte una perspectiva geopolítica:

“Los grandes fenómenos de infraestructura, depende de los abordajes desde donde se desarrollan, si uno lo ve desde una ciencia dura, desde la ingeniería, puede tener un tipo de respuesta pero desde la ciencia social o desde un abordaje económico la respuesta de la ingeniería no alcanza. Fundamentalmente en situaciones como el análisis de la Hidrovía Paraguay-Paraná y los grandes fenómenos de conectividad hay que verlos en una escala cuasi geopolítica” (Entrevista realizada a Juan Carlos Venesia el 20 de septiembre de 2018 en el Ministerio de Gobierno de la Provincia de Santa Fe)

Venesia hace hincapié en que la infraestructura regional está condicionada por un cambio en la dinámica de las exportaciones, que sin modificar su composición primaria en las últimas décadas, como se observó en capítulos anteriores, fue incrementado el peso de la exportación por el occidente de la región hacia el mercado asiático:

“Cuando uno ve situaciones como las de la Hidrovía debe ver la escala supra para después ver los impactos locales, no es lo local lo que impone la dinámica. Históricamente la Argentina en el modelo de la división internacional del trabajo del siglo XIX asumió un rol agroexportador, un modelo de exportación de graneles, de productos primarios, mucho no hemos cambiado más allá que el sistema mundo del que habla Wallerstein ha girado el eje del Atlántico en términos comerciales a tener mayor preponderancia el eje Pacífico”. (Entrevista realizada a Juan Carlos Venesia el 20 de septiembre de 2018 en el Ministerio de Gobierno de la Provincia de Santa Fe)

Las infraestructuras están vinculadas a un modelo de desarrollo, y en los últimos treinta años en Argentina la escasa planificación neoliberal, junto a la subutilización de la infraestructura portuaria, han sido factores fundamentales de su decadencia, según Venesia:

¹⁸ Fundador y Director del Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, diputado de la Provincia de Santa Fe en el período 1996/1999, Subsecretario de Transporte de la provincia en el año 2003; Presidente del Directorio del Ente administrador Puerto Rosario del 2004 al 2005; Presidente del Directorio y Director General de Aguas Santafesinas S.A (ASSA) durante el 2006 y el 2007. Actualmente es Director Ejecutivo del “Programa de Infraestructura Regional para la Integración”, organizado por la Universidad Nacional de Rosario, el Centro de Estudios Interdisciplinarios CEI, el Instituto de Cooperación Latinoamericana ICLA y el Instituto de Desarrollo Regional de Rosario IDR. Coordinador General del “Encuentro Argentino de Transporte Fluvial”, que desde hace 10 años, de manera ininterrumpida se realiza en la ciudad de Rosario y reúne a los principales actores del sector tanto locales como nacionales.

“Las infraestructuras portuarias de la Argentina y su conectividad de transporte están ligadas a un modelo de desarrollo económico y eso explica el funcionamiento y la radicación de las actuales infraestructuras portuarias nacionales y confirma los roles que han tenido en los últimos treinta años desde la sanción de la ley de puertos. La desregulación de la década del noventa llevó a tener un sistema portuario muy *sui generis*, en el mundo la mayoría de los sistemas portuarios son de base estatales, es el Estado el que decide los roles y las ubicaciones más allá de la explotación comercial (que mayoritariamente en el mundo es privada), en Argentina hemos generado un triple estándar: puertos públicos, puertos públicos de concesión a privados, y puertos privados, y así hemos enmarcado la estructura comercial portuaria de los últimos 30 años, es decir así se han definido las áreas con poca planificación, falta de optimización de ciertas áreas, subutilización de otras y fuerte decrepitud de lo que fueron las infraestructuras públicas”. (Entrevista realizada a Juan Carlos Venesia el 20 de septiembre de 2018 en el Ministerio de Gobierno de la Provincia de Santa Fe).

Es en este contexto descrito por Venesia que la infraestructura portuaria en la Argentina inicia un proceso de reconversión, una readaptación a la actual dinámica de transporte global, sobre todo como ya se ha explicitado en esta tesis, aquella emplazada sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná. En este marco, el proyecto de reubicación portuaria en la ciudad de Santa Fe, y la revitalización del actual puerto, es promovido por actores políticos y económicos con el objetivo de captar nuevos flujos y consolidar los existentes. La Bolsa de Comercio de Santa Fe, actor clave en este proceso, realiza una serie de informes que por su peso en el desarrollo de las políticas públicas y su relación con los diferentes niveles de gobierno son tomados como insumo para la planificación de las políticas públicas. Al respecto Pedro Cohan, coordinador del Centro de Estudios y Servicios de la Bolsa, afirma:

“La Bolsa siempre ha apoyado este proyecto pero lo cierto es que en mi opinión, después de muchos años de estar en esto, me doy cuenta que no alcanza la voluntad de una sola institución o de un grupo de instituciones. Lo cierto es que la potestad del puerto es pública, es un puerto público, depende del gobierno provincial, o sea, si el gobierno provincial mañana decide hacer un puerto y lo paga tenemos un puerto. De la misma manera que se toman otras decisiones de tipo público y que en términos de recursos para un provincia no es gran cosa lo que se necesita. La lógica del sector privado es otra porque busca otro tipo de puerto donde las inversiones son menos valerosas” (Entrevista realizada al Licenciado Pedro Cohan, el 31 de agosto del 2018, en la Bolsa de Comercio de Santa Fe).

Uno de los informes más importantes y actuales que se han realizado en torno a la evaluación de los flujos comerciales y la posibilidad de captar cargas por parte de un nuevo puerto en Santa Fe, es el elaborado por el Centro de Estudios para el Desarrollo Portuario

Logístico Avanzado (CEDPLA) en el año 2016. El trabajo cuenta con un detallado estudio a diferentes escalas de las posibilidades de desarrollo portuario en Santa Fe a partir de la reconversión y reubicación de su emplazamiento. El informe, titulado “Potencial de Cargas Captables por el nuevo Puerto de Santa Fe” muestra la capacidad de cargas que podría tener la terminal multipropósito del nuevo Puerto de Santa Fe con el objetivo de contar con datos precisos que permitan evaluar la factibilidad y conveniencia del proyecto.

El estudio de mercado potencial permite definir la base total captable por el nuevo puerto analizando dos aspectos, las redes logísticas de conectividad con el sistema portuario y las áreas de influencia que constituyen centros de producción y consumo. En ese sentido el estudio del CEDPLA (2016) identifica tres grandes áreas de influencia: primaria, secundaria y de servicios logísticos, áreas que se corresponden además con el desarrollo de la infraestructura vial y ferroviaria en los últimos años en la región.

Para CEDPLA (2016) el área primaria del nuevo Puerto de Santa Fe puede ser dividida en cercana y ampliada. Con respecto a la primera categoría el “total potencial captable” corresponde al potencial productivo y de comercio exterior de la provincia de Santa Fe, en particular los departamentos de San Martín y San Jerónimo hacia el norte, teniendo en cuenta que los departamentos del sur seguramente aportarían cargas a los puertos de Rosario, San Lorenzo y otros de la zona. El área primaria de influencia ampliada comprende el Hinterland de las provincias de Entre Ríos, Córdoba, San Juan y La Rioja. Según el estudio, en su conjunto el área de desarrollo próximo del nuevo puerto aportará sobre todo productos primarios mayoritariamente agro-alimentos y en menor medida productos industrializados sobre todo de la provincia de Córdoba.

El área de influencia secundaria, considerada por el informe de CEDPLA, abarca el Hinterland del NOA y el NEA argentino: las provincias de Misiones, Corrientes, Formosa, Chaco, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca y Santiago del Estero. El estudio aduce que si se mide en términos absolutos y con los datos del 2007 el tonelaje potencial de cargas es de 12 millones¹⁹ y 6.3 millones de dólares (CEDPLA, 2016). La composición de esas cargas también está dominada por productos primarios y agroalimentos aunque se incorporan minerales de exportación sobre todo del NOA. El informe agrega, en relación a la posibilidad de captar este tipo de cargas lo siguiente:

¹⁹ “En la actualidad se mueven a nivel nacional 320 millones de toneladas anulares de cargas. La participación modal se ha sesgado hacia el transporte carretero en casi un 90%. Donde el transporte ferroviario ha reducido su participación en un tercio de lo que movilizaba hace 30 años y el transporte fluvial no ha desarrollado más del 20% de su potencial” (Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, 2018: 24)

“Cabe destacar que el poder de captación del Nuevo Puerto de Santa Fe dependerá no sólo de su eficiencia como nodo, sino de su capacidad de integración con el Ferrocarril Belgrano Cargas hacia el NOA, y de la vía navegable hacia el NEA, que le permita ser competitivo frente a las estructuras de exportación e importación actuales. Éstas se producen mayoritariamente desde los centros de producción en camión, hasta los puertos de Rosario, San Lorenzo, San Martín, Buenos Aires o Zarate, tanto para agro-graneles como contenedores” (2016: 21)

El área que el informe denomina como “de influencia del Hinterland y servicios logísticos” es de suma importancia para el análisis que esta tesis se propone dado que es la que responde más directamente a la optimización infraestructura y la integración regional. Además de la captación de cargas del área primaria y secundaria existe la posibilidad de captar cargas regionales o internacionales. Es este sentido que el informe destaca los dos corredores que se han analizado en este capítulo y en el anterior de la tesis como estratégicos para el actual movimiento de flujos en la región:

“ESTE – OESTE: el corredor bioceánico central norte. Eje “este – oeste” que conecta la Hidrovía Paraguay –Paraná como salida al Atlántico y el Paso de Agua Negra, que tendrá salida al Puerto de Coquimbo en Chile. El “Eje Uruguayana – Brasil – Paso de los Libres – Paraná – Santa Fe – Coquimbo”, que implica mejoras de infraestructura existente y nuevas obras, constituye un verdadero desafío para el Nuevo Puerto de Santa Fe.

SUR – NORTE: se contempla en este caso al Puerto de Santa Fe como último puerto de Ultramar de la Hidrovía Paraguay Paraná y con el potencial de generar un Hub regional entre el transporte fluvial y marítimo. Fluvial, cabe aclarar, desde Corumba – Brasil (Km 2700), Puerto Suárez-Bolivia, Asunción – Paraguay (Km. 1350) hasta Santa Fe (Km. 512)” (CEDPLA, 2016: 176)

El estudio de CEDPLA (2016) destaca que la implementación de los Corredores Logísticos Bioceánicos “Capricornio” e “Interoceánico”, ambos contemplados en la IIRSA con una gran cantidad de proyectos de infraestructura en su Cartera, incluyen a Santa Fe en su esquema de nodos logísticos, pudiendo prestar el nuevo puerto servicios de transbordo a cargas de terceros países (Brasil, Chile, Perú, Ecuador y Colombia) para el comercio exterior e incluso servicios logísticos integrados. El siguiente mapa, que es parte del citado informe, referencia las áreas de influencia regional de los servicios logísticos que el estudio estima como viables a partir de la reconvención portuaria y el desarrollo de la infraestructura de transporte adecuada:

Mapa 26: Área de Influencia de Servicios Logísticos



Fuente: CEDPLA, 2016: 175

Sin embargo el CEDPLA, como la Bolsa de Comercio de Santa Fe en otros informes, aclara que esa área de influencia regional de los servicios logísticos que el puerto puede prestar “*puede tener efecto sobre el proyecto a nivel de demanda sólo si se desarrolla primero el Nuevo Puerto de Santa Fe con éxito, con la correspondiente captación de carga en el Área de Influencia Primaria y Secundaria*” (2016: 176). Para esas instituciones ello sólo se logrará si se construye una confianza previa y previsibilidad, para poder actuar como un nodo de transbordo de mercaderías de terceros países. El informe menciona además la necesidad de generar las infraestructuras de transporte (Ferroviarias, Vía Navegable y Viales) que hagan más eficientes estas cadenas logísticas internacionales.

El informe de CEDPLA, tomado como referencia para el proyecto de rehabilitación portuaria en Santa Fe, concluye que:

“considerando costos de transporte terrestre en todas las alternativas modales de relevancia, y con alternativas de salida por el Puerto de Santa Fe, en competencia con los de Rosario, San Pedro, Zárate y Buenos Aires, está indicando que sería factible lograr entre un 6% y un 25% de la carga de las áreas consideradas. Esto es razonable, pero el PSF históricamente no ha captado más del 6% del volumen en juego, según estimaciones realizadas” (2016: 238)

Existe un potencial importante del Puerto de Santa Fe, según CEDPLA, frente a su Hinterland, y por factores comerciales y de la logística naviera, que no han sido los costos de la logística terrestre, no se ha podido consolidar un crecimiento aún. Ese potencial se complementa con el desafío de captar y distribuir importaciones de la región lo que contribuirá también a poder consolidar y potenciar los tráficos de exportación.

Estas condiciones de oportunidad para las grandes empresas que son quienes operan las instalaciones portuarias de la zona, no son sin embargo favorables para quienes históricamente habitaron la zona portuaria y ven modificada su forma de vida, amenazada su subsistencia y uso de ese espacio geográfico, aspecto que se analizará en el capítulo siguiente. En el territorio santafesino conviven hoy dos proyectos vinculados a las instalaciones portuarias, ambos en beneficio de los capitales concentrados locales, nacionales o transnacionales. Por un lado, la revitalización del actual emplazamiento portuario, su puesta en vigor como atractivo turístico y de servicios y la mejora de algunas prestaciones en tanto almacenamiento y transporte de cargas²⁰ (Ver anexo fotográfico, fotografías 2, 3, 4 y 5). Por otro lado, la construcción de un nuevo puerto que vuelva a posicionar a la ciudad como un destino para las cargas fluviales, ferroviarias y viales. Un puerto multipropósito con capacidad y eficiencia para competir con otras instalaciones del Paraná santafesino.

Un informe del Consejo de las entidades empresarias y de la producción de la Provincia de Santa Fe evidencia los propósitos de fondo en lo que fue denominado como el Master Plan, es decir, el proyecto de reconversión del actual emplazamiento portuario:

“La reconversión del puerto incorporaría –en una primera etapa- 50 hectáreas a la trama urbana de Santa Fe, contiguas al sistema fluvial, lo cual permitiría equipar a la ciudad para responder a las demandas del siglo XXI, desarrollar centros de exposiciones y convenciones y concretar emprendimientos comerciales y residenciales como ocurre en numerosos lugares del mundo y del país, cambio que puede ejemplificarse con la transformación de Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires” (2007: 67)

La incorporación de 50 hectáreas al ejido urbano de la ciudad de Santa Fe, en un proyecto similar a la zona comercial y residencial de Puerto Madero en la Capital Federal,

²⁰ El presidente del Ente Administrador del Puerto de Santa Fe, Sebastián Simez, manifestó que procura que antes de fin de año esté nuevamente en actividad el muelle para operar contenedores en la estación fluvial de la ciudad. Advirtió: “*tenemos que funcionar hoy para reconvertir mañana; es el gran desafío*”. El 27 de agosto la Dirección Nacional de Control de Puertos y Vías Navegables se pronunció favorablemente respecto de la solicitud de habilitación de la Terminal de Contenedores y Cargas Generales del Puerto de Santa Fe. (NOTIFE, 30/8/2018)

conocido como Master Plan, junto al proyecto de reubicación portuaria a la margen del Río Paraná en el denominado “Punto G”, gradiente comprendido entre el kilómetro 579 y 584 en la zona denominada Paso Tragadero sobre la margen derecha de la red troncal navegable del río Paraná, implica una fuerte presión para la reubicación de los habitantes de los históricos barrios de pescadores de la ciudad contiguos al área del actual puerto y por donde se proyecta la infraestructura necesaria para la relocalización portuaria. En este contexto de disputa territorial las licitaciones para la concreción de las obras de infraestructura portuaria en la ciudad de Santa Fe fracasaron en repetidas ocasiones y en la actualidad se encuentran en una etapa de revisión. La concesión de la nueva terminal multipropósito sería otorgada, según el proyecto inicial, por el término de 33 años corridos contados a partir de la fecha de la firma del contrato de concesión.

Hasta el 2015 los capitales para la ejecución de las obras serían aportados de la siguiente manera: la obra demandaría una inversión total de más de 160 millones de dólares, de los cuales 40 serían otorgados por la provincia de Santa Fe (a partir de un préstamo que en aquel entonces llegaría del FONPLATA), 20 millones del Estado Nacional y 100 millones de dólares aportaría la empresa que licita la obra (Centro de Estudios y Acción Popular, 2014).

Desde que la licitación del puerto fue anunciada muchas empresas mostraron interés pero hasta el momento ninguna hizo efectiva una oferta y la licitación ha fracasado en cinco oportunidades. Una de las compañías interesadas fue Minera Alumbarrera, de la anglo suiza Xstrata, que explotaba un yacimiento de oro, cobre y molibdeno en Catamarca. Esta minera exportó su producción por uno de los puertos privados que hay en Puerto San Martín, 30 kilómetros al norte de Rosario, y de esta manera aspiraba a tener muelle propio. En la actualidad bajo la Alumbarrera está en proceso de cierre definitivo por haber agotado la vida útil de la mina.

Buenos Aires Container Terminal SA, de la multinacional portuaria Hutchison, que opera la Terminal 5 porteña y 51 muelles en América, Europa, Medio Oriente, Asia y África sería otra de las posibles oferentes. Otra empresa interesada habría sido la brasilera Camargo Correa, al igual que un grupo de empresarios chinos habrían manifestado interés, junto a Servicios Portuarios SA, que opera una parte del puerto de Rosario. Además, también habrían mostrado interés Louis Dreyfus Commodities, que ya tiene procesadoras de soja y terminales portuarias en Timbúes, General Lagos y Bahía Blanca; y AFA, la mega-cooperativa vinculada a Federación Agraria y capitales extranjeros. Sin embargo la

licitación nunca se hizo efectiva.

Con respecto a este repetido fracaso de las licitaciones el Diputado provincial Carlos del Frade al ser entrevistado en el marco de esta investigación afirmaba que uno de los motivos de la no concreción de la licitación tuvo que ver con que el único oferente real para la reconversión portuaria fue una empresa vinculada al narcotráfico²¹ en el año 2015:

“Hace 2 años atrás en la última etapa del gobierno de Bonfatti fue cuando aparecieron estas empresas vinculadas a tipos relacionados con el narcotráfico en Paraguay y se paró el negocio de la relocalización del puerto de Santa Fe y también se paró la licitación de cierta zona del puerto pero hoy vuelven a aparecer tipos muy vinculados al manejo de los medios de comunicación de Santa Fe. Ahí aparece la figura de Vittori y Caputto que manejan el diario El Litoral y que además dicen que se van a quedar con el diario La Capital de acá de Rosario. Hay un lobby muy fuerte desde principio de este año el diario El Litoral está hablando de esto de la relocalización y de la renovación del puerto de Santa Fe” (Entrevista realizada al Diputado Provincial Carlos del Frade, 30 de agosto de 2018, en la Ciudad de Rosario)

La Bolsa de Comercio de Santa Fe, como se ha explicitado en esta tesis, es uno de los actores económicos más importantes de la ciudad y uno de los principales impulsores del proyecto de reconversión y relocalización del puerto con una estrecha relación con el Ente Administrador del Puerto de Santa Fe, ya que integra la comisión directiva del mismo. La Bolsa exige al Estado Nacional, además de hacerse cargo del puente sobre el Paraná, que pague también los costosos 10 kilómetros de la autovía de acceso sobre la isla a lo que será el nuevo puerto. Ambas obras generarían una gran valorización inmobiliaria de los terrenos de la zona. Al respecto el Centro de Estudios y Acción Popular de la Ciudad de Santa Fe, en un extenso informe sobre el proyecto de reconversión portuaria, ha denunciado además que:

“lo más grave es en realidad la finalidad que persigue la Bolsa de Comercio con esta obra, en un sitio desaconsejado por la Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas ya en el año 1998, y con mayor fundamento en 2006 cuando el Ente Portuario eligió el famoso punto “G”. Precisamente en esa zona, empresarios vinculados al Ente y a la Bolsa de Comercio compraron tierras a precios irrisorios, para especular con su valorización por las obras. El negocio es redondo: hacer una jugosa diferencia con lo que se pagaría por la zona expropiada, y quedarse con islas que se pueden convertir en paraísos turísticos gracias a la inversión del Estado en la construcción de los accesos” (Centro de Estudios y Acción Popular, 2014).

²¹ Ver: Galíndez Mariano, (10/10/2014) “*Interesado en el Puerto de Santa Fe envuelto en escándalo narco*” en https://puntobiz.com.ar/noticias/val/94396/val_s/74/interesado-en-el-puerto-de-santa-fe-envuelto-en-escandalo-narco.html

En medio de este conflicto de intereses entre actores económicos sobre un territorio habitado la licitación del puerto se encuentra interrumpida aunque las obras de infraestructura vinculadas al puerto, como el puente Santa Fe – Paraná o la circunvalación ferroviaria en los últimos años han logrado un significativo avance.

3.1. Infraestructura y desarrollo territorial. Hacia una nueva Ciudad Puerto

En el marco de la iniciativa de reconversión portuaria y el desarrollo de una nueva Ciudad Puerto convergen en Santa Fe varios proyectos gubernamentales de desarrollo territorial abordados desde diferentes escalas y promovidos por diferentes niveles del Estado. Se trabaja en este apartado recuperando los aportes de los programas vigentes en esas diversas escalas que se superponen en el territorio santafesino: Plan Urbano Santa Fe Ciudad, Plan Director Vial y Ferroviario, Plan Estratégico Provincial Santa Fe Visión 2030, Plan Estratégico Territorial Argentino. Y sobre informes de instituciones y entidades relevantes a los objetos de esta tesis: Informe de la Consultora ATEC, Informes de Entidades como el Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe y la Bolsa de Comercio de Santa Fe, que elabora junto al municipio el Informe Santa Fe “Cómo Vamos” una publicación anual sobre el avance de las políticas públicas en la Ciudad, entre otros informes y proyectos de vertebral importancia como los desarrollados por instituciones supranacionales como IIRSA – COSIPLAN para la ciudad y la región.

La realización de una nueva conexión interprovincial en lo que se denomina área metropolitana de Santa Fe y Paraná es considerada como vertebral en la planificación de las ciudades y provincias implicadas. El Plan Estratégico Provincial Santa Fe Visión 2030 menciona “*proyectos de infraestructura vinculados con la región metropolitana Santa Fe-Paraná y hace especial referencia a la conexión vial mediante la ampliación de la autovía de la Ruta Nacional 168 y la construcción de una nueva vinculación vial entre las dos provincias*” (ATEC, 2015: 6). Lo que contempla también obras complementarias para los accesos urbanos de la nueva conexión y la posibilidad incluso de una conexión ferroviaria entre ambas provincias. En consonancia, el Plan Urbano de la ciudad de Santa Fe incluye un Programa Escala Metropolitana de integración territorial proyectos para la “*consolidación de corredores urbano-territoriales*”. Éstos involucran mejoras de la conexión vial, la “*integración del conglomerado Gran Santa Fe*”, como así también la

interacción con la ciudad de Paraná (Plan Urbano Santa Fe Ciudad, 2007-2008) (Acebal y Álvarez, 2018).

En los informes de la Consultora ATEC, encargada de realizar durante 2015 la evaluación técnica del nuevo enlace Santa Fe – Paraná, obra fundamental en las aspiraciones de reubicación y reconversión portuaria, se consideran como antecedentes estos proyectos gubernamentales y se expresa que las planificaciones realizadas a escala provincial y municipal son “*concurrente con la Iniciativa para la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en su Eje de Integración y Desarrollo (EID) MERCOSUR – CHILE, que prevé la construcción de un nuevo enlace físico entre Paraná y Santa Fe y la reconstrucción y ampliación de la RN 168*”, siendo “*concurrente con el EID Hidrovía Paraná-Paraguay en sentido Norte-Sur*” (ATEC, 2015: 7).²² (Acebal y Álvarez, 2018)

La nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná se proyecta asociada al emplazamiento del nuevo puerto dado que la relocalización del puerto de Santa Fe, considerada por el gobierno municipal como una obra de gran “*incidencia geopolítica en el marco del reposicionamiento territorial de la ciudad y toda la región*”, busca la consolidación de una “*plataforma logística en la que se complementará las acciones específicas con distintas modalidades de transporte, distribución de cargas y actividades conexas asociadas a la producción y el comercio internacional*” aspecto ya especificado en esta tesis y que requiere obras complementarias como el “Plan Director Vial y Ferroviario” del Municipio que articula todos los sistemas y subsistemas de transporte desde una mirada metropolitana, en donde se incluyen obras estratégicas de infraestructura y conexiones viales y ferroviarias como la construcción del puente a Paraná y el proyecto de ampliación de la Ruta Provincial N° 1 (Gobierno de la ciudad de Santa Fe, 2011) (Acebal y Álvarez, 2018).

En consonancia con estos programas de gobierno local, provincial y nacional y con las iniciativas de infraestructura regional, en 2007 el Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe emite sus aportes para la formulación de un Plan Estratégico para la Región, particularmente para el desarrollo económico de la provincia de Santa Fe. Dentro de los mismos, se plantean un conjunto de “*áreas y temas críticos para la competitividad futura*”, frente a los cuales el Consejo expone una serie de

²² Y a escala nacional, sostiene que “*la principal referencia de planificación física es el **Plan Estratégico Territorial** impulsado por el Ministerio de Planificación desde el año 2004. El PET avanza sobre una imagen del territorio futuro deseable para Argentina, y define los roles esperados por parte de las distintas regiones. Aborda también las políticas nacionales de desarrollo urbano y de infraestructura*” (Informe ATEC, 19/10/2015: 7)

proyectos de inversión y de fortalecimiento institucional que considera necesario atender en el marco del proceso de planificación estratégica (Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe, 2007). Dentro de estos temas críticos, se encuentran las inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones, las cuales se entienden que mejorarán *“la productividad, la estructura de costos de las empresas y el bienestar de la población”*. Por tanto, se proyecta como necesario contar con un sistema de infraestructura de transporte de cargas que apunten *“a consolidar y fortalecer el proceso de integración regional con el MERCOSUR, Zicosur (Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur), Chile y Bolivia”*, como así también a *“fomentar el desarrollo económico regional y territorial sobre la base de ejes y corredores multimodales – apuntan a disminuir las relaciones espacio-tiempo y costo - que constituyan una red de transporte integrada con elevados niveles de articulación”* (Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe, 2007: 46). En este sentido, los proyectos sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná, la Reconversión del Puerto de Santa Fe y la infraestructura para conexión vial entre Santa Fe y Paraná resultan claves dado que si bien el transporte fluvial tiene ventajas de costo, mantenimiento, capacidad de carga, entre otras, por sobre el ferroviario y el carretero, el primero necesita complementarse con estos modos para llegar a destino (Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe, 2007) (Acebal y Álvarez, 2018).

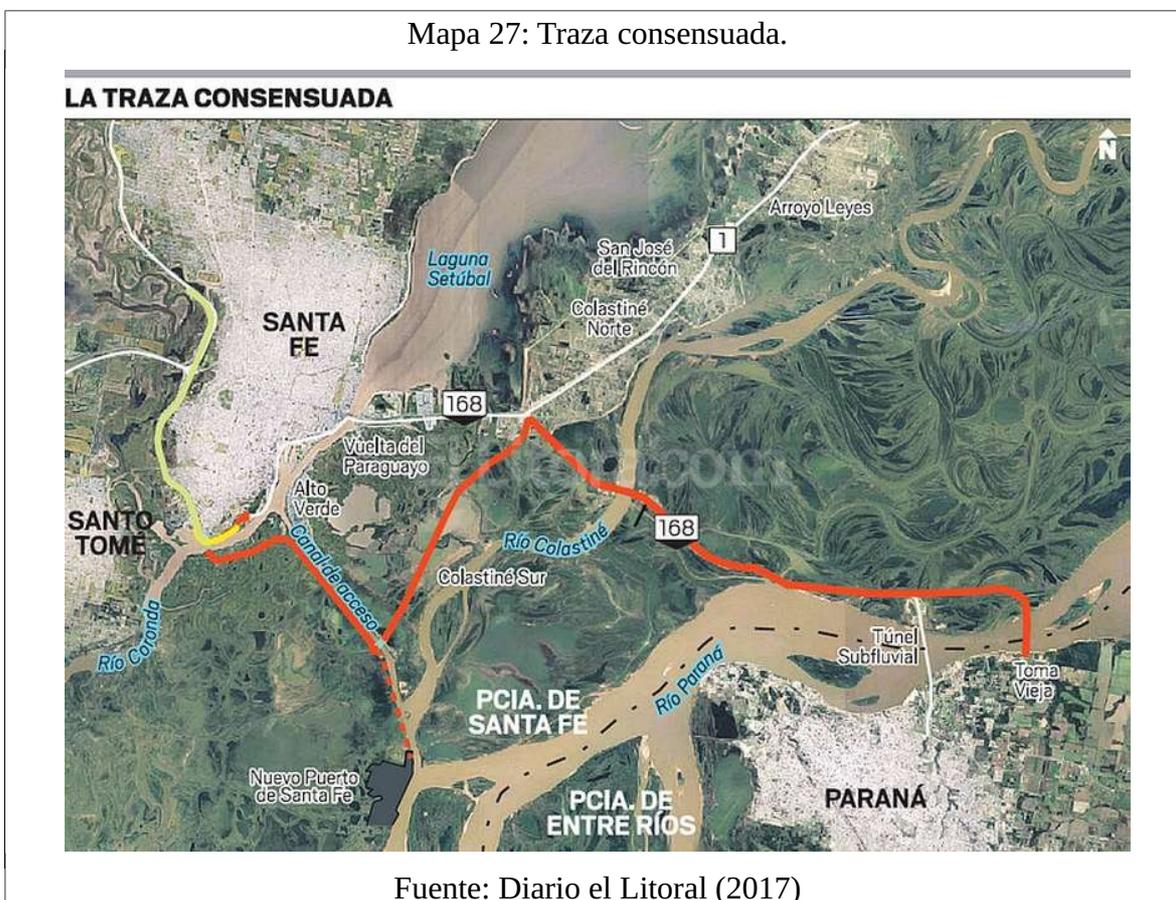
Es necesario afirmar que con todas las evaluaciones previas que corresponden a cada uno de los proyectos mencionados en los diferentes niveles de Estado y estructuras supranacionales como IIRSA el lugar para el emplazamiento del nuevo puerto fue fuertemente discutido y la elección final cuestionada.

En 2006 se decidió que el denominado punto “G” por el Ente Portuario de Santa Fe, sería el más adecuado a los requerimientos actuales del transporte fluvial. Sin embargo esto es fuertemente cuestionado por tres aspectos fundamentales: en primer lugar, porque las características del río en este lugar plantea serios inconvenientes hidráulicos, que implicarían un dragado permanente (CEAP, 2012); en segundo lugar, por las denuncias realizadas por medios de comunicación local (particularmente el Diario UNO) y organizaciones locales por la compra de tierras a bajo precio en 2003 por parte empresarios locales, como Caputto y Vittori (ambos dueños del Diario El Litoral), en donde tres años después se determina la reubicación del nuevo Puerto (CEAP, 2012). Por último, el sitio elegido es cuestionado puesto que trae inconvenientes ya que la realización de las obras

complementarias de acceso vial y ferroviario tendrían un fuerte impacto ambiental e hídrico al emplazarse en una “zona de islas” (CEAP, 2012: 13).

En la actualidad el eje de la discusión en torno a las obras de infraestructura en Santa Fe, sobre todo entre representantes del gobierno y del empresariado local, se da a partir de la selección de las trazas viables por parte de la Consultora encargada del estudio de factibilidad de la nueva conexión vial entre Santa Fe y Paraná, y en torno a la traza complementaria al nuevo emplazamiento del puerto (Acebal y Álvarez, 2018). El siguiente mapa es significativo no sólo por la claridad en la vinculación entre el puente Santa Fe – Paraná y el nuevo emplazamiento portuario, sino también y sobre todo, porque fue el Diario “el Litoral” quien difundió el mapa y la traza consensuada.

Mapa 27: Traza consensuada.



Entre mayo y julio de 2015, la Consulta ATEC presenta la primera etapa del Proyecto Ejecutivo de la obra vial denominada: “Elección de Traza Vial. Informe de Alternativas”. En dicho informe se presentan 8 alternativas posibles y se describen sus

principales características y particularidades desde el punto de vista Ambiental, Hidráulico²³, Transporte y Vial. Se resumen las razones por las cuales algunas de ellas se consideran descartables, llegándose a un conjunto de 6 alternativas para ser evaluadas con mayor detalle (ATEC, 2015: 3). El proyecto tuvo como objetivo *“la elección de una nueva traza que permita cruzar el río Paraná”*, de manera tal que el transporte automotor regional de cargas, sin restricciones por volumen, tipo de carga o por condiciones geométricas, *“pueda eludir o minimizar las interferencias con los sectores urbanos del área metropolitana conformada por las ciudades de Santa Fe y Paraná vinculadas por la RN N° 168”*. Así, la Conexión Física, que se considera tiene un potencial estratégico para el desarrollo regional y del MERCOSUR, será una vinculación para el tránsito Internacional e Interprovincial, con características de autovía, entre los nodos que vinculan las principales Rutas Nacionales y Provinciales existentes a ambos lados del Río Paraná, en las cercanías de las ciudades de Santa Fe y Paraná (ATEC, 2015: 3). (Acebal y Álvarez, 2018)

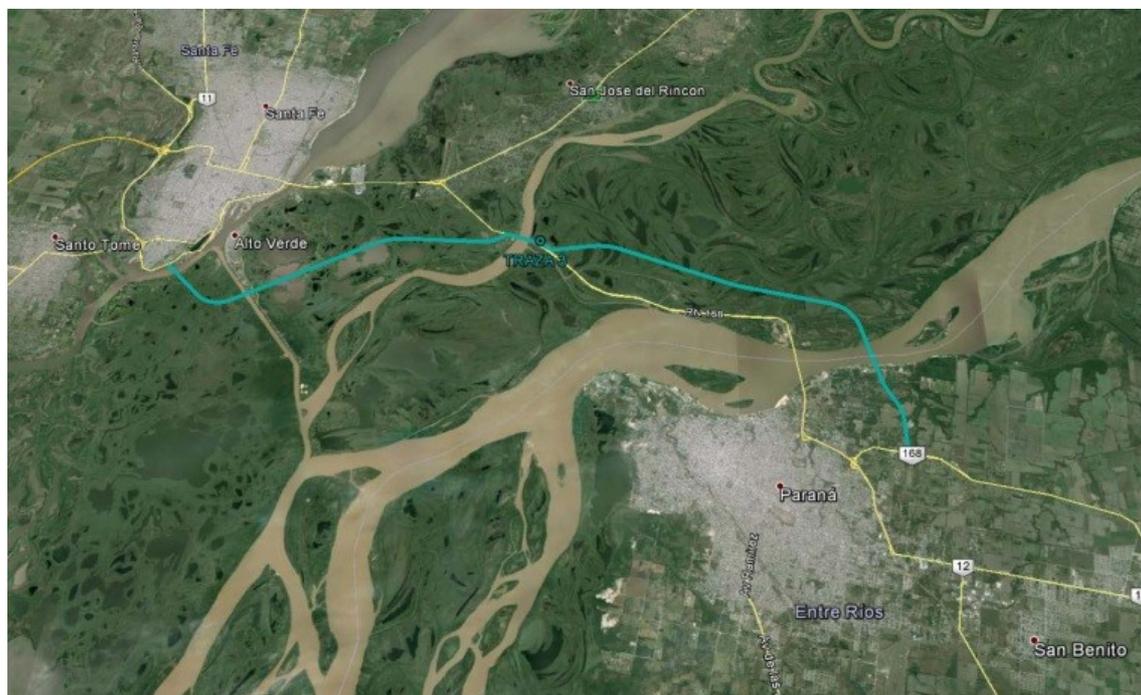
En octubre de 2015, la consultora ATEC presenta el informe sobre la evaluación técnica de 6 trazas que habían sido preseleccionadas y establece un ranking de las 3 trazas que se encuentran mejor ponderadas de acuerdo a los criterios establecidos (ATEC, 2015). A lo largo de los informes se puede observar en reiteradas oportunidades que la consultora hace referencia a que *“el área de planeamiento de la ciudad de Santa Fe tiene preferencias por una nueva vinculación lineal o más directa entre Santa Fe y Paraná como la Traza 3”*, pero que esta traza *“tiene potencialidad si el objetivo sólo fuera (o primariamente fuera) reforzar la conexión de áreas metropolitanas”*; y puesto que *“la Conexión Física bajo estudio, si bien pretende mejorar esta relación, tiene un interés más profundo en el desarrollo de una conexión regional y bioceánica”*, son otras las trazas que se encuentran mejor rankeadas (ATEC, 2015: 27). Este punto es importante porque en base a dicha traza se establece el eje de la disputa territorial por el emplazamiento de la obra entre quienes habitan el lugar y distintas fracciones del capital (Acebal y Álvarez, 2018).

La “traza 3” parte en la Avenida Circunvalación de la costa sur de la ciudad de Santa Fe, y avanza sobre el Barrio Alto Verde en la parte suroeste del distrito costero, atraviesa caminos vecinales y rurales en la isla hasta cruzar la RN168 a la altura de Colastiné Sur, antes de cruzar el río Paraná. En Entre Ríos atraviesa la jurisdicción del

²³ Que incluye la especial situación de los cauces, los caudales involucrados, la variabilidad en el tiempo de las costas y los cauces navegables, definen la posibilidad o no de cada emplazamiento.

municipio de Paraná, alcanzando la costa linderera al camping “Toma Vieja”²⁴, y continuando en dirección sureste hasta el empalme con el acceso Norte de la Ruta Nacional 168. (Acebal y Álvarez, 2018).

Mapa 28: Traza 3, ubicación general.



Fuente: ATEC, 2015.

Según el informe de la Consultora, es la traza más corta -29,3 km de extensión- pero también *“la que tiene mayor incidencia en el área urbana de ambas costas”*, puesto que puede *“implicar expropiación en el área urbana y rural, y reasentamiento de población en las islas, donde existen irregularidades en la tenencia de la tierra”* (ATE, 19/10/2015: 3). El territorio por el que atraviesa en Santa Fe es denominado en el Plan Urbano de dicha ciudad como *“zona de isla”* o *“distrito costero”*, sobre la cual se proyecta su promoción para *“rescatar los valores ambientales y paisajísticos”* (Plan Urbano Santa Fe Ciudad, 2007-2008: 18).

Este territorio que incluye hoy a los barrios de La Vuelta del Paraguayo, Alto Verde, Baja Distéfano, La Guardia, Colastiné Sur y Norte, entre otros, encuentra su génesis en la

²⁴ Zona declarada Paisaje Protegido: “Objetivos generales: Protección de características naturales específicas. Protección de recursos culturales. Objetivo específico: Proteger algunos ejemplares de la Selva en galería y del Espinal de las barrancas del Río Paraná”. (Ordenanza Municipal de Paraná 007961/97)

vinculación con las actividades de producción y reproducción que, entre 1886 y 1912, se desplegaron en el centro ferroviario integrado por el Ferrocarril Santa Fe y el Puerto Colastiné²⁵. Asimismo, en este ámbito, se fue consolidando un área de producción e intercambio de cultivos frutihortícolas destinada al consumo local, que perduró incluso hasta luego de finalizada la actividad del Puerto Colastiné ocasionada por la inauguración del nuevo puerto de ultramar en la ciudad de Santa Fe en 1911. En este centro, ubicado al este del ejido municipal de la ciudad de Santa Fe y dentro del valle aluvial del Río Paraná, se desarrollaron territorialidades sociales que arraigaron formas de habitar ligadas a las condiciones geográficas por lo que el trabajo y subsistencia de gran parte de sus habitantes se afirma en estrecho vínculo con el río (Acebal y Crovella, 2017).

Desde principios del siglo pasado, se fueron consolidando estos barrios residenciales que, en algunos casos, a partir de la década de 1980, padecieron un intenso movimiento del mercado inmobiliario generando vastas áreas destinadas a la radicación de “casas de fin de semana”, campings, barrios cerrados, enclave ciudad universitaria, complejo de hipermercado-shopping y, entrado ya el siglo XXI, el aumento de viviendas de residencia permanente (Rausch, 2009 en Acebal y Crovella, 2017). En otras palabras, se encuentran emplazados en una zona que ha sido objeto de intervenciones que implicaron una creciente valorización de los terrenos, transformando al lugar en espacios claves para la valorización de capital (Zentner, 2016).

Es así que el territorio ribereño se encuentra atravesado por conflictos ligados a la tenencia de la tierra y a inundaciones recurrente, los cuales se relacionan íntimamente con modos de producción y apropiación del espacio. Concretamente, en el marco de un proyecto continental de interconexión física entre la ciudad de Santa Fe y Paraná se pueden observar las disputas por la forma de habitar este territorio y el uso del espacio geográfico (Álvarez; 2018).

Es en este marco que luego de presentados los informes realizados y las trazas seleccionadas por ATEC, comienza a cuestionarse desde el gobierno municipal de Santa Fe la decisión de Vialidad Nacional sobre la selección de las mismas para la realización del proyecto ejecutivo de la obra. Así Corral, el intendente de la ciudad, sostiene que las tres trazas seleccionadas no contemplan al Plan Urbano de Santa Fe, violan las leyes provinciales y nacionales de protección de zona de islas, no aprovechan la infraestructura

²⁵ Durante este período, dicho centro fue la vía de salida para gran parte de la producción agrícola proveniente de las “colonias” ubicadas en el centro de la provincia y de productos del quebracho colorado extraído de una vasta zona que comprende parte de la provincia de Santa Fe, Chaco y Santiago del Estero

existe –concretamente la ruta nacional 168–, poseen un fuerte impacto hídrico y ambiental, no consideran la relocalización del nuevo Puerto de Santa Fe²⁶ ni la Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales y evade la consigna del pliego de “Futura conexión Santa Fe-Paraná”, (Diario el Litoral, 20/09/2015). Objeta así las trazas seleccionadas a pesar de que los informes de la Consultora dan cuenta de lo contrario.

Este reclamo es acompañado por la Mesa de Entidades productivas que expresa su disconformidad a la desestimación de la traza 3, la cual fue impulsada por el gobierno municipal, el gobierno provincial –incluido el Ente Portuario- y diversas instituciones productivas de la ciudad –como la Bolsa de Comercio, Sociedad Rural, la Unión Industrial, el Centro Comercial, la Asociación de Dirigentes de Empresa, la Cámara Argentina de la Construcción y la Cámara de Comercio Exterior de Santa Fe– (Cámara de Comercio Exterior de Santa Fe, 22/09/2015).

Es así que con el acompañamiento de las entidades productivas de la ciudad y del gobierno Provincial, el intendente Corral presentó recurso administrativo ante Vialidad Nacional, solicitando la impugnación de la decisión de seleccionar las tres trazas evaluadas por la Consultora (Diario el Litoral, 24/09/2015). A partir de este recurso presentado, se creó una Comisión de Apoyo a la Unidad Técnica conformada por Vialidad Nacional, el gobierno municipal de Santa Fe²⁷ y Paraná y de las Provincias de Santa Fe y Entre Ríos, creada para “supervisar la elaboración del proyecto de conexión física entre Santa Fe y Paraná”. El gobierno municipal así invierte los objetivos del análisis de la conexión vial, priorizando “una alternativa al Túnel Subfluvial y que se mejore la infraestructura del área metropolitana”, y colocando en segundo lugar “la conexión de la Mesopotamia con el resto de la Región Centro para el Corredor Bioceánico Central” (Santa Fe Ciudad; 08/10/2015).

De esta manera, es posible observar como entran en tensión los intereses de las diferentes fracciones de capitales locales y transnacionales. Las tensiones entre las horizontalidades y verticalidades (Santos 1993, 2000) a partir del desarrollo del propio capital.²⁸

²⁶ Obra que si bien es considerada estratégica para el desarrollo productivo de la región, su licitación fue declarada cinco veces desierta.

²⁷ Integrada por el director de Gestión de Riesgos de la ciudad, Eduardo Aguirre Madariaga – actualmente funcionario nacional -, y el secretario de Obras Públicas y Recursos Hídricos del municipio, Roberto Porta.

²⁸ Incluso, este acuerdo entre Nación y Municipio de la ciudad de Santa Fe, trae aparejado disputas de los gobiernos locales. Medios de comunicación de la ciudad de Paraná, se denuncia que este acuerdo favorece en mayor medida a la ciudad de Santa Fe puesto que de las inversiones destinadas a la concreción de la obra sólo el 10 % (de 1000 millones) está proyectado en el territorio entrerriano. Así como también, se sostiene que la traza seleccionada es aquella que tuvo una mala valoración respecto al impacto hidráulico, ambiental, vial y de costos. (Sin Mordaza Paraná – 22/05/2017)

Desde el cambio de gobierno en la Argentina y la decisión de Mauricio Macri, junto al gobierno golpista de Michel Temer en Brasil, de suspender su participación en la UNASUR en abril de este año, las reuniones entre Vialidad Nacional, el Ministerio de Transporte de la Nación y los intendentes de ambas ciudades fueron en aumento. Las mismas trajeron aparejadas el acuerdo para la realización de la Traza 3, la proyección de las obras complementarias, el corrimiento en la negociación de los gobiernos provinciales y el anuncio recurrente de las licitaciones de las obras, en el marco de los acuerdos de Participación Público Privado, que hasta el día de hoy no se ha concretado. Asimismo, son recurrentes las reuniones entre el ejecutivo municipal de la ciudad de Santa Fe y representantes de la industria, el comercio, la producción y de los sectores académico (UNL, UTN, UC Santa Fe y Parque Tecnológico del Litoral Centro), en donde se pone de manifiesto el desarrollo de una serie de obras de infraestructura como el Aeropuerto Metropolitano Santa Fe – Paraná, el proyecto de traslado del Puerto, mejoras en el Aeropuerto de Sauce Viejo y la construcción de conexiones viales para unir a través de nuevos puentes Santa Fe con Paraná y Santo Tomé. Obras que en su mayoría se encuentran dentro de la cartera de Proyectos del IIRSA en pos de la construcción de una conexión multimodal de la ciudad de Santa Fe, a pesar de que jerarquizan los intereses locales en detrimento de la Iniciativa, puesto que los estudios técnicos establecen que el emplazamiento que priorizan los sectores políticos y económicos de la ciudad traerían aparejados inconvenientes para la aceleración y libre circulación de mercancías (ATEC, 2015).

CAPÍTULO VII: LAS RESISTENCIAS COMO ESPACIO DE RE-EXISTENCIA

En este último capítulo se abordará el conflicto social desencadenado por el uso del espacio geográfico en la ribera santafesina como consecuencia de la proyección de grandes obras de infraestructura que responden a una lógica de circulación transnacional y que impiden el desarrollo de las formas históricas de uso del territorio.

En el abordaje del capítulo se recurrió a bibliografía especializada, informes de instituciones estatales, consultoras y estudios preexistentes en la temática, y se recuperó el trabajo de campo realizado en diversas instancias entre el año 2013 y 2018 donde se llevaron a cabo entrevistas semi estructuradas a miembros de organizaciones sociales que trabajan en los territorios en conflicto.

Se entrevistó a Anahí Acebal y a María Schutt de Proyecto Revuelta, del barrio La Vuelta del Paraguayo, a Eugenia Nocioni de la Organización Arenas Iniciativa Rinconera de la Ciudad San José de Rincón y a Irma Gabutti del Partido Vecinos y el Espacio Comunitario El Baldío de la localidad de Arroyo Leyes. Las cuatro entrevistas seleccionadas para esta tesis fueron realizadas a mujeres consideradas referentes de sus organizaciones y que integran la Coordinadora de la Costa, una instancia de articulación de las organizaciones: Vecinal Colastiné Sur, Vecinal de Colastiné Norte, Vecinal de Alto Verde, Vecinal Villa California de San José de Rincón, Asociación Civil Arroyito Seco, Proyecto Revuelta, Arenas Iniciativa Rinconera, Partido Vecinos, Espacio Comunitario El Baldío, Asociación Cultural de la Costa y Tramas Derecho en Movimiento.

1. Los movimientos sociales y los conflictos por el uso del espacio

La crisis del orden neoliberal desencadenada tras varias décadas de aplicación de políticas de liberalización y desregulación económica en la región y de desarticulación de las políticas sociales instauradas por el Estado de Bienestar precedente hizo a la emergencia de nuevos sujetos políticos que desde las diferentes disciplinas de las Ciencias Sociales fueron denominados como *Nuevos Movimientos Sociales* (Seoane, Taddei y Algranati, 2013; Longo, 2012; Zibechi, 2003; Touraine 1993; Melucci, 1999). Estos movimientos se constituyen hoy en actores claves de una nueva geografía en América Latina. En ese sentido, e intentando resaltar la relación entre territorio y movimiento, para Mançano Fernández los movimientos sociales son agentes centrales en la producción del territorio:

“Do mesmo modo que alguns movimentos transformam espaços em territórios, também se territorializam e são desterritorializados e se reterritorializam e carregam consigo suas territorialidades, suas identidades territoriais constituindo uma pluriterritorialidade. A transformação do espaço em território acontece por meio da conflitualidade, definida pelo estado permanente de conflitos no enfretamento entre as forças políticas que procura criar, conquistar e controlar seus territórios. Os territórios se movimentam também pela conflitualidade. O território é espaço de vida e morte, de liberdade e de resistência. Por essa razão, carrega em si sua identidade, que expressa sua territorialidade” (2005: 278).

Ana Esther Ceceña se refiere a las resistencias como espacios de construcción de un “*nuevo mundo*”. Las resistencias sociales producen territorios renovados sobre la base de nuevas sociabilidades y subjetividades, que se construyen en el presente recuperando el pasado y en oposición a los proyectos hegemónicos de uso del espacio geográfico. La autora refiere que:

“Durante medio milenio la civilización occidental ha ido tendiendo sus redes de dominación sobre territorios y habitantes del planeta demostrando su superioridad para estimular el conocimiento y para organizar el aprovechamiento general de todas las formas de vida y todos los recursos, para imitar y sustituir a la naturaleza y para crear un soporte técnico de gran capacidad transformadora. Sin embargo, en la última mitad de este siglo por lo menos, las contradicciones intrínsecas de una sociedad basada en la competencia y en la concentración del poder y la riqueza, han llevado los enormes avances en la ciencia y la tecnología a un callejón sin salida en el que los problemas sociales y la pobreza se multiplican mientras más se desarrolla la capacidad técnica susceptible de resolverlos” (1999: 44)

Sin embargo Ceceña (1999) advierte que cinco siglos de conquista no han sido capaces de erradicar los trazos culturales construidos en el mundo a lo largo de milenios. Las culturas desarrollan diversas formas de interrelación que les permiten mantenerse en resistencia. Algunas de ellas reaparecen hoy transformadas en un proceso de rearticulación territorial, cultural y hasta poblacional y de reconstrucción de su propia visión del mundo y de la organización social. Los movimientos sociales desde su praxis transformadora recomponen los lazos de solidaridad que la globalización neoliberal fragmenta, en este sentido la resistencia se constituye como un espacio de re- existencia. Al respecto la autora afirma que:

“En esta confrontación entre la civilización occidental y las que fueron sometidas en aras de la constitución del mercado mundial, las resistencias generadas silenciosamente en el ámbito doméstico, en los espacios de la cotidianidad y de los imaginarios han terminado por construir un horizonte común que gana día con día la legitimidad que al mismo paso es perdida por el mercado como ente de

regulación universal y concomitantemente, por la cultura occidental que se erige sobre las bases de la competencia y la intermediación” (1999: 45).

El despojo de las grandes obras de infraestructura, desde el desarrollo de mega proyectos como IIRSA – COSIPLAN, ha generado fuertes resistencias sociales en diferentes territorios del subcontinente. Los macrosistemas técnicos (Gras, 1993; Santos, 1996, Silveira, 2016), que imponen las nuevas dinámicas de extracción de recursos estratégicos y de circulación en la región, viabilizan determinados usos del espacio geográfico y dificultan otros (Acselrad, 2006). Solamente unos pocos actores pueden usar la totalidad del territorio, desempeñarse en múltiples escalas, para el desarrollo de sus acciones. Estos son los actores hegemónicos que pueden mediante sus acciones o prácticas alterar todo un territorio nacional y hasta supranacional (Cataia, 2017). No obstante para la gran mayoría de los actores su área de acción es el lugar, no el territorio nacional o supranacional, en particular porque el uso del territorio se lleva a cabo en los lugares (Santos, 1994). El lugar como afirma De Souza (2005) es el espacio de existencia y de coexistencia. El lugar es la categoría real, concreta, que recibe los impactos del mundo y en la que reside la única posibilidad de resistencia a los procesos de despojo de la globalización (Cataia, 2017).

Estas dinámicas del mundo globalizado están compuesta entonces por dos campos de fuerzas que se atraen y oponen: el orden global y el orden local (Cataia, 2017). El primero, que impone la dinámica del sistema técnico-científico-informacional, se vale de una inmensa gama de objetos técnicos que componen un macro sistema, el segundo se vale de la contigüidad y del desarrollo de las solidaridades orgánicas (Santos, 1994). Cataia al analizar el proceso de reordenamiento del territorio como consecuencia del desarrollo de los macrosistemas técnicos en la actualidad dice que:

“La noción de ordenamiento territorial gira en torno a dos ejes significativos: la racionalidad de los actores hegemónicos que tienen la totalidad del territorio nacional como espacio de ejercicio de su poder, y las contra-racionalidades de los agentes arraigados en los lugares, que tienen el lugar como espacio del ejercicio de sus prácticas y, frecuentemente, de resistencia a las políticas verticalizadas de arriba hacia abajo” (2017: 25)

Siguiendo con los aportes de Marcio Cataia (2017) a la caracterización de los usos hegemónicos y no hegemónicos del territorio es posible describirlos de la siguiente manera: la globalización hegemónica está fundada sobre el imperativo de la competitividad que destruye los lazos sociales y la cohesión. Las acciones hegemónicas las realizan los

Estados y las empresas transnacionales, pero son los primeros quienes deben aceptar la supremacía de las leyes del mercado puestas al servicio de la competitividad de las empresas:

“las grandes corporaciones eligen en los territorios los puntos de su interés y a partir de ahí pasan a exigir infraestructuras locales y regionales adecuadas. Además exigen adaptaciones políticas mediante la flexibilización de normas, legislaciones laborales débiles y aportes fiscales y financieros. Es a partir de estos imperativos que los lugares pasan a competir entre sí por atraer inversiones obedeciendo a los imperativos de la competitividad” (Cataia, 2017: 33).

Las acciones no hegemónicas, los usos no hegemónicos del territorio, están relacionadas con la valoración política de las culturas y de los lugares. Por medio de la integración solidaria los grupos sociales sobreviven en conjunto. Temporalidades internas a los lugares y por ende no globales definen formas diversas de convivencia social en el medio geográfico creadas a partir del repertorio de acciones (Tarrow, 2004; McAdam, Tarrow, Tilly, 2001; Tilly, 1978) y estrategias que los grupos territorializados desarrollan durante su permanencia en los lugares. Es a esto lo que Cataia (2017) llama “*contraracionalidades*”, aquellas que escapan a los ordenamientos dominantes a pesar de las influencias y condicionantes globales (no existe autonomía absoluta posible de los lugares).

Santos (1996) afirma que el orden global y el orden local constituyen dos situaciones opuestas aunque en cada una se verifiquen aspectos de la otra. La vida de los actores locales se torna más compleja principalmente en aquellos espacios locales donde el orden global tiene mayor influencia, principalmente en los territorios de interés de las grandes corporaciones, en donde el lugar pasa a ser alcanzado por sistemas técnicos e informaciones demandadas por el mercado internacional. Porto Gonçalves (2003), en este sentido, observa que a partir de los años 90 el Estado Nacional y su territorio es capturado por una nueva configuración de poder mundial, cuando pasa a ser comandado cada vez más por una dinámica dictada por otra territorialidad, es decir, por sectores, grupos, clases que surgen de territorialidades ajenas al Estado Nación (empresas transnacionales, organismos financieros, flujos de capital, etc.). Es esa desnacionalización la que va provocando la emergencia en la escena política de aquellos actores sociales marginados en las políticas de Estado, organizados en movimientos.

Los últimos años del siglo XX y comienzos del XXI marcan el inicio de un nuevo ciclo de conflictividad social en la región signada por la crisis del neoliberalismo y sus

efectos sobre la población y los territorios. Esta conflictividad, aún abierta y profundizada hoy por el resurgimiento de modelos neoliberales en los principales Estados de Sudamérica (Brasil y Argentina sobre todo), tendrá en la defensa de los territorios por parte de los movimientos sociales uno de sus principales focos de lucha y confrontación. Al respecto Seoane, Taddei y Algranati (2013) argumentan que:

“en la segunda mitad de los años noventa, comenzó lentamente a tomar forma en América Latina un nuevo ciclo de cuestionamiento social a las políticas neoliberales y sus consecuencias. El mismo se expresó en un sostenido incremento del conflicto y las protestas en diferentes países (Seoane, Taddei y Algranati, 2006), así como en la aparición de nuevas organizaciones y movimientos sociales protagonistas de estas luchas. Los condenados del neoliberalismo, los nuevos y viejos pobres, los expropiados de sus territorios, sus trabajos, sus ingresos y sus posibilidades de vida hacían así oír su voz” (44-45)

Durante dos décadas de expansión del extractivismo en la región, y desde la recomposición de la acumulación capitalista con posterioridad a las crisis de fin de siglo, los movimientos sociales han desarrollado estrategias y repertorios de acción para la defensa de sus territorios en los diferentes lugares donde los actores hegemónicos profundizaron la desposesión. Existe en ese sentido una relación directa entre la importancia de los territorios considerados estratégicos para el metabolismo del capital (las zonas luminosas según Santos, 1993), la infraestructura emplazada o proyectada en esos territorios, con un fuerte impacto social y ambiental, y la conflictividad y resistencia social.

En este capítulo final de la tesis se abordarán los procesos de organización colectiva y resistencia a las obras de infraestructura que se proyectan en el territorio ribereño de la ciudad de Santa Fe y localidades aledañas, como parte de la readaptación logística de la ciudad, suscribiendo a los postulados de Porto Gonçalves para quien:

“Todo movimento social é portador, em algum grau, de uma nova ordem que, como tal, pressupõe novas posições, novas relações, sempre socialmente instituídas, entre lugares.

Afinal, toda(o) aquela(e) que se sente oprimido ou explorado diz querer mais espaço –as mulheres querem mais espaço; os negros querem mais espaço; os sem-terra ocupam, isto é, se co-locam; os indígenas querem de-marcas suas terras, na verdade, seus territórios; os desempregados reinventam as lutas sociais bloqueando estradas, bloqueando a circulação e, assim, retomando seu lugar no espaço geral da produção da sociedade, eles que foram deslocados (desplazados) dos lugares fixos de produção (fábricas, lojas, escritórios, das fazendas). Enfim, os diferentes movimentos sociais re-significam o espaço e, assim, com novos signos grafam a terra, geografam, reinventando a sociedade. A Geografia, deste modo, de substantivo se transforma em verbo –ato de marcar a terra” (2003: 270)

En el siguiente apartado se desarrollará una descripción y un análisis del proceso de resistencia y organización colectiva desencadenada en los últimos años, en la ciudad de Santa Fe y en localidades aledañas, en oposición al emplazamiento de un complejo entramado de infraestructura de transporte vinculada a la reconversión y reubicación portuaria (obras que integran la Cartera de IIRSA). Esos movimientos de resistencia, son expresión de la disconformidad de determinados grupos y clases sociales en la sociedad civil (Gramsci, 1999, 2007) ante políticas públicas que desconocen las históricas formas de habitar y construir los territorios ribereños. Este desconocimiento se materializa en la promoción de los intereses de grandes actores económicos, mayoritariamente transnacionales, que motorizan la construcción de una infraestructura y una logística extractivista (Álvarez, 2017; Gudynas, 2009).

Es importante entonces decir que esos movimientos sociales en tanto reivindican sus formas particulares de uso de espacio geográfico son movimientos territoriales (Mançano Fernandes, 2005; Porto Gonçalves, 2003) y en tanto buscan incidir en las relaciones de fuerza para transformar las políticas públicas y evitar la imposición de las lógicas de los actores económicos concentrados, son movimientos políticos. Es decir, la territorialidad y las relaciones de fuerza, son dos elementos entrelazados de un mismo proceso de subsistencia y de resistencia a la desposesión capitalista (Harvey, 2005). En este sentido Ortega Reyna, recuperando los aportes de Gramsci, plantea:

“Lo primero que podríamos decir es que los movimientos sociales deben analizarse en cuanto movimientos políticos, siempre y cuando nos basamos en una comprensión amplia de la política que Gramsci defendió frente a las corrientes sociológicas de ese entonces. Desde este punto de vista, los movimientos sociales son inmanentemente políticos, porque toman parte e influyen en esa relación global entre gobernantes y gobernados. El carácter político de los movimientos sociales no se deriva de sus objetivos o formas de organización, sino del hecho de que forman parte de lo que Gramsci denominaba como irrupción organizada y consciente de las masas en la política, o sea, en la organización de la producción y reproducción de la sociedad en su conjunto. Por lo tanto, la formación de un movimiento social es de por sí un acto político, porque constituye un sujeto colectivo que termina afectando la relación entre gobernantes y gobernados, relación que a su vez rige la organización de la vida en común.” (2009: 7)

Los movimientos sociales son medios de expresión y canalización de demandas de ciertos grupos o clases sociales, y su contenido y objetivos dependen de la base social y territorial que los constituye. Como movimientos sociales, políticos y territoriales,

son portadores de un cambio, que afecta su lugar en la sociedad, sus relaciones políticas, de poder, y su territorialidad. Como plantea Porto Gonçalves es posible y necesario un abordaje geográfico de esos movimientos:

“É possível, deste modo, construirmos uma teoria geográfica dos movimentos sociais levando em conta a experiência dos “homens e mulheres de carne e osso” (Thompson, 1983) que através das suas lutas esperam mudar de lugar. Assim, a esperança de construção de uma nova ordem é posta no centro do debate da sociedade contemporânea. Afinal, movimento é, literalmente, mudança de lugar e, assim, todo movimento social é, de alguma forma, em maior ou menor grau, portador de uma outra configuração social possível. Eis uma possibilidade de aproximação da geografia das ciências sociais” (2003: 270)

1.1. Caracterización del territorio: la Vuelta del Paraguay, Alto Verde y Colastiné Sur

Resulta imprescindible desarrollar una breve caracterización social y territorial de los barrios afectados por el emplazamiento de la infraestructura extractivista (Gudynas, 2009; Álvarez, 2017) descrita en el capítulo precedente. La Vuelta del Paraguay, Alto Verde y Colastiné Sur son los tres barrios de la ciudad de Santa Fe donde el conflicto territorial se hace más evidente ante el avance de mega proyectos de infraestructura y logística vinculados a la relocalización portuaria, sobre todo por la traza proyectada del puente Santa Fe – Paraná que pasa sobre estos barrios (ATEC, 2015). Luego se ampliará la escala de análisis al incorporar las localidades aledañas a Santa Fe, afectadas por estas obras, y que componen la Coordinadora de la Costa.

Haesbaert (2004) afirma que no hay manera de definir el individuo, el grupo, la comunidad, la sociedad, sin insertarlos en un determinado contexto geográfico, territorial. Los sujetos producen sus propios territorios y la destrucción de estos territorios significa el fin de esos sujetos. La desposesión también destruye sujetos, identidades, grupos sociales y clases sociales.

La Vuelta del Paraguay, Alto Verde y Colastiné Sur surgen como barrios vinculados a la actividad portuaria de Santa Fe y su dinámica poblacional estará vinculada prioritariamente por un lado a los ciclos de actividad del puerto, y por el otro a las crecidas del río que son un condicionante en la forma de habitar estos territorios. Organizaciones como Proyecto Revuelta²⁹ denuncian que las repetidas crecidas y la inacción del Estado es

²⁹ - Diario el Litoral, (26/12/2015); “La crecida complica a Colastiné Sur” documento digital disponible en: https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/124201-la-crecida-complicar-a-colastine-sur?fbclid=IwAR2I00-PR-ycaZkMBiZYSFOYoWCnnCr3CB84u0u-3bigKH9MBEjohbxf86I Acceso 10 de agosto de 2017

- Diario UNO Santa Fe, (20/7/2015); “La vecinal y el Centro de Salud de Colastiné Sur realizaron un censo” documento digital disponible en: https://www.unosantafe.com.ar/santafe/la-vecinal-y-el-centro-de-salud-de-colastine-sur-realizaran-un-censo-07202015_S1-2o2r_w7?

una de las formas de hostigamiento y presión para la relocalización de los pobladores con el objetivo de avanzar con los corredores de infraestructura y el negocio inmobiliario. La dificultad de acceso a servicios esenciales es una característica común de estos barrios, lo cual dificulta la habitabilidad, sobre todo en determinados periodos del año.

Según el último censo, habitan en La Vuelta del Paraguay 98 familias (130 según el relevamiento actualizado por las organizaciones del barrio), con un promedio de 4 hijos en cada hogar. La mayoría de ellas vive de la pesca y de la prestación de servicios (domésticos, cuidados de niños, niñas, ancianos, ancianas, etc.). El barrio se conformó en el siglo XIX cuando empezaron a llegar familias para trabajar en la labor de sirgar (por eso se llama isla el Sirgadero) los barcos desde el Puerto Colastiné hasta la ciudad por el riacho Santa Fe. Con los años, fue cobrando vida e identidad, asumiendo el nombre de La Vuelta del Paraguay aludiendo a un barco contrabandista paraguayo hundido en las inmediaciones del puerto.

Las condiciones sociales del barrio remarcan la fuerte desigualdad existente en la ciudad de Santa Fe: cuenta con energía eléctrica y agua potable (a partir de la autogestión de los vecinos), pero sólo algunos tienen acceso a ellos de forma regular y la mayoría de manera informal. De ahí que sean habituales cortes de luz y agua, sobre todo en verano. El barrio no cuenta con gas natural, ni red cloacal. Ninguna empresa de colectivo llega hasta el mismo; la línea 13, que recorre el lindero barrio de Alto Verde, es la que utilizan para salir de la jurisdicción. Algunos utilizan los coches que pasan por la ruta 168, pero para ello deben atravesar el riacho Santa Fe, por el denominado “puente palito” o en canoa.

Sólo hay una escuela de nivel primario y los alumnos de nivel secundario deben ir a las escuelas de Alto Verde, a otros barrios de la zona, o asistir a un Bachillerato Popular creado a partir de la organización colectiva (que sólo es para mayores de 18 años). No hay centro de salud (sólo los días miércoles va una posta sanitaria), los vecinos también deben trasladarse hasta los dispensarios de Alto Verde para poder ser atendidos. Tampoco hay espacios verdes públicos, sólo una plaza, ni clubes públicos. Desde hace unos años

[fbclid=IwAR3zXcaSadjhE_H_TgVpSbIvBATgPaYIPYbNnwEg33ya_-cJmeJfbgKhkdU](https://www.unosantafe.com.ar/santafe/colastine-sur-vigila-la-defensa-y-advierte-sobre-el-regreso-a-casa-01292016_BklgxwNPvm?fbclid=IwAR2I00-PR-ycaZkMBiZYSFOYoWCnnCr3CB84u0u-3bigKH9MBEjohbxf86I) Acceso 10 de agosto de 2017

- Diario UNO Santa Fe, (29/1/2016); “Colastiné Sur vigila las defensas y advierte sobre el regreso a casa” https://www.unosantafe.com.ar/santafe/colastine-sur-vigila-la-defensa-y-advierte-sobre-el-regreso-a-casa-01292016_BklgxwNPvm?fbclid=IwAR2I00-PR-ycaZkMBiZYSFOYoWCnnCr3CB84u0u-3bigKH9MBEjohbxf86I Acceso 10 de agosto de 2017

- Proyecto Revuelta, (29/4/2016); “En este 29 de abril, voces que brotan desde el territorio” Documento digital disponible en: <https://santafeciudadinundada.blogspot.com/?fbclid=IwAR2vS5LKVhsGBl-YoNUbP7rk6kNhMA4-o5JW-TpGOGqP80gnoJiSpiWkIBA> Acceso 10 de agosto de 2017

Proyecto Revuelta creó “La Casa de los Talleres” que es un espacio comunitario. (Trabajo de campo desde el año 2013 al 2018; Diario el Litoral, 16/1/13; INDEC, 2010).

La Vuelta del Paraguayo se visualiza como una franja de casas ubicadas a la derecha de la Ruta Nacional 168, justo frente a Ciudad Universitaria. El barrio está emplazado sobre la barranca del riacho Santa Fe y más de una vez, sobre todo en época de crecientes o abundantes lluvias, en canoa es la única manera de entrar o salir (Ver Anexo Fotográfico, fotografías 1,6 y7).

Alto Verde y Colastiné Sur presentan condiciones similares. El primero fue fundado el 10 de Septiembre de 1910 a 3 km de Santa Fe, de la cual está separado por el puente Nicasio Oroño y el puente colgante, y frente al canal de acceso al Puerto. Actualmente, el barrio cuenta con aproximadamente 7.500 habitantes (INDEC, 2010) y en sus orígenes fue un barrio vinculado exclusivamente a la actividad portuaria y poblado por distintos grupos de familias cuyos orígenes podía trasuntarse en correntinos, entrerrianos, y los propios de la zona.

Alto Verde, al igual que el resto de los barrios de la ribera, posee una planta urbana con una complejidad territorial producto de una génesis de organización espontánea y no planificada del espacio³⁰ lo que se suma a la ausencia de políticas públicas efectivas en la prestación de servicios esenciales. Al respecto un estudio de Pusineri, Arbuet, Franco y Juárez plantea:

“En la actualidad sigue creciendo de manera desordenada con una ocupación informal del suelo. Dicha informalidad se debe tanto a las irregularidades en el dominio de los lotes, en la transmisión formal de la propiedad, falta de mensura o actualización catastral, como a la precariedad con la que viven sus habitantes por la ausencia o deterioro en la provisión de servicios esenciales (agua, luz y gas). Tiene calles estrechas con un trazado irregular que dificultan el transporte público, impiden la colocación de cañerías y postes de cableado e imposibilitan el trazado de desagües pluviales eficientes, entre otros inconveniente. Se trata de un ámbito urbano consolidado que, como otras partes del territorio de la ciudad de Santa Fe, necesita de políticas tendientes a eliminar las condiciones de degradación edilicia, ambiental y social que posee. Esto, en definitiva, conduce a la necesidad de contar con un adecuado ordenamiento territorial” (2011: 2).

Similares condiciones se dan en Colastiné Sur, un barrio cercano a la Ruta Nacional 168, perteneciente al Distrito Costa, fundado el 31 de diciembre de 1662, es el barrio más antiguo de la ciudad. Cuando Santa Fe se traslada de Cayastá a donde está emplazada en la

³⁰Alto Verde se crea a partir de la obra de construcción de un nuevo puerto en Santa Fe a comienzos del siglo XX. De hecho el barrio se levanta sobre tierra que fue extraída, drenada y acumulada allí. Los trabajadores se comienzan a instalar en el lugar a partir de ello.

actualidad el rey de España declara a Colastiné como el puerto de Santa Fe. Lo llama Puerto Obligado, porque los barcos que iban al Paraguay estaban obligados a parar acá y pagar un impuesto, esta situación como ya se ha hecho referencia en esta tesis, declina hacia fines del siglo XVIII cuando se da prioridad al puerto de Buenos Aires. Pero la zona se pobló mucho más con la extensión de un ramal que hizo el Ferrocarril Francés después de que el paraje tuviera más de cien años (Cervera, 2010).

La población actual de Colastiné, barrio declarado patrimonio histórico de la provincia, se calcula según el último censo entre 500 y 700 habitantes (INDEC, 2010). En la actualidad sus pobladores no poseen agua potable, y carecen de servicios básicos. Al barrio sólo llega la Línea 2 de colectivos con una frecuencia irregular.

Resulta relevante destacar que La Vuelta del Paraguay como Alto Verde, Bajada Distéfano, La Guardia, Colastiné Sur y Norte, como ya se explicitó, encuentran su génesis en la vinculación con las actividades de producción y reproducción en torno al Puerto Colastiné entre 1886 y 1912 y su conexión con el Ferrocarril Santa Fe, ubicados dentro del valle aluvial del Río Paraná. En estos barrios se desarrollaron territorialidades sociales que arraigaron formas de habitar ligadas a las condiciones geográficas, por lo que el trabajo y subsistencia de gran parte de sus habitantes se afirma en estrecho vínculo con el río (Acebal y Crovella, 2017).

Por su ubicación en zona de islas, concretamente en la Isla Sirgadero, estos barrios conviven con las crecidas periódicas del Río Paraná que, producto de la ausencia de los que los vecinos y vecinas denominan “una infraestructura adecuada”, se transforman en inundaciones y en la consiguiente necesidad de quienes habitan el barrio de abandonar temporalmente sus viviendas y evacuarse en centros dispuestos por la municipalidad o en refugios autoconstruidos (Acebal y Crovella, 2017).

Es un reclamo común de las y los habitantes de estos barrios la realización de las obras necesarias para la mejora en las condiciones de vida y el acceso a servicios esenciales como el agua potable y la mejora en los ingresos viales a los barrios, habiendo realizado en los últimos años numerosas presentaciones ante el gobierno municipal. Sin embargo, las obras de infraestructura proyectadas sobre el territorio, como se ha abordado en el capítulo precedente, responden a demandas de otros actores, vinculados generalmente a actividades más dinámicas en la acumulación capitalista como el agronegocio y demás actividades extractivas, así como también el negocio inmobiliario.

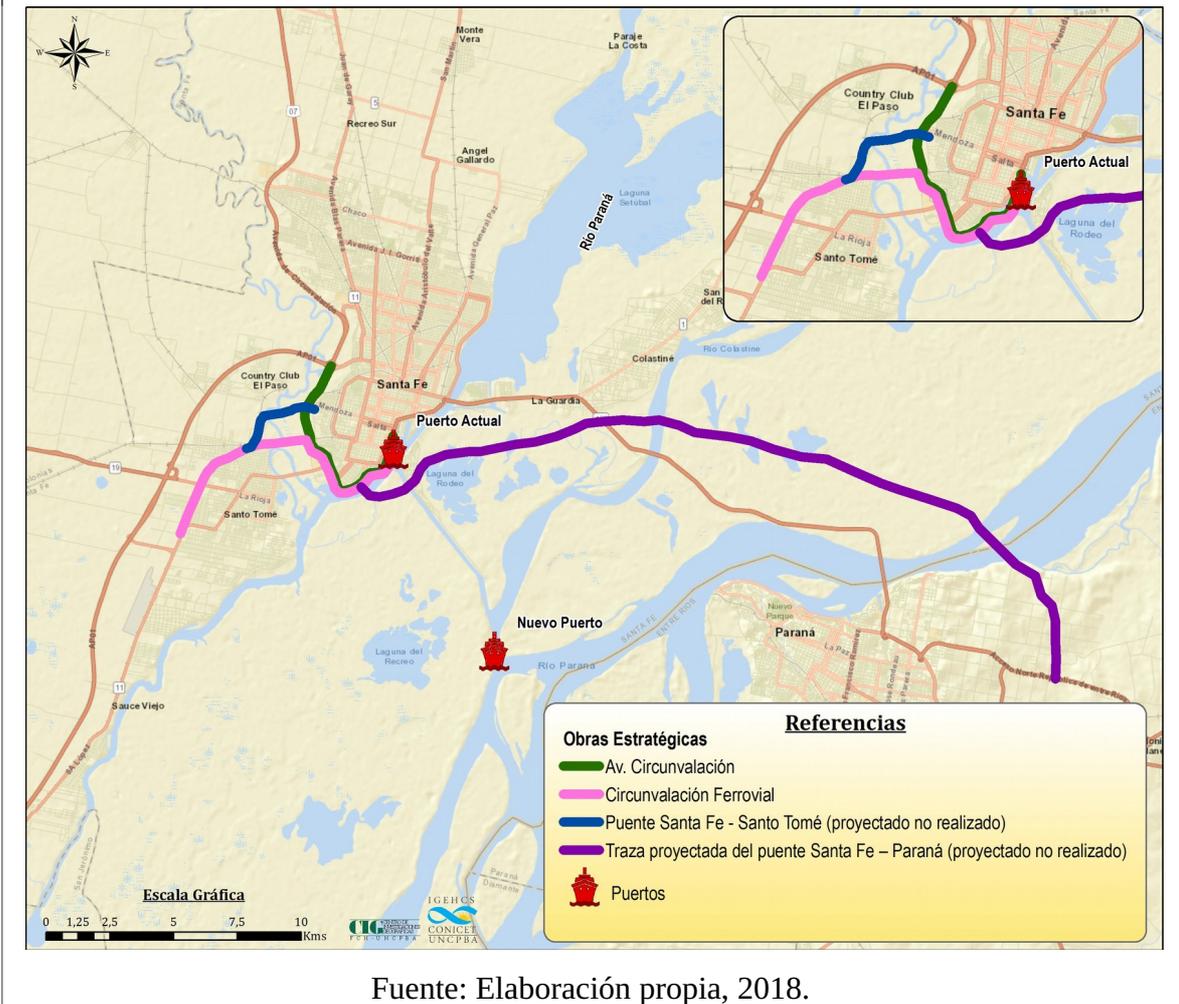
David Harvey (2012), recuperando los aportes de Lefebvre (1967) va a referirse al “*derecho a la ciudad*” como uno de los derechos humanos fundamentales. Para Harvey la tarea importante y siempre creciente de crear y mantener la vida urbana, en un contexto de expansión irregular y bajo las lógicas del mercado de la ciudad, es realizada cada vez más por el “*precariado*”³¹ que ha desplazado al proletariado tradicional. El gran problema político para Harvey es como se pueden autoorganizar y convertirse en una fuerza transformadora, capaz de gestar una “*revolución urbana*”, grupos diversos como los que hoy se oponen a la desposesión del capitalismo. Es decir, como se construyen organizaciones que tengan como objetivo central la transformación de la vida urbana cotidiana. En los siguientes apartados de esta tesis se analizará la experiencia de organización colectiva en marcha en la ribera santafesina, sobre todo de la organización Proyecto Revuelta y la Coordinadora de la Costa.

1.2 El territorio ribereño de la Ciudad de Santa Fe y las disputas territoriales

Es en el territorio ribereño de ciudad de Santa Fe donde se materializan las disputas más importantes en los últimos años por el uso del espacio geográfico en la ciudad y localidades aledañas. La ribera es espacio de conflicto porque el emplazamiento de nuevos corredores de infraestructura, vinculados a una posible reubicación portuaria y a la intersección entre el eje interoceánico central y la Hidrovía Paraguay-Paraná, transformaron a ese territorio en estratégico para la circulación de bienes en la región. La readaptación de los macrosistemas técnicos en función sobre todo de las dinámicas globales intenta dejar fuera a las comunidades preexistentes del uso de ese espacio geográfico, con repetidos intentos de relocalización. El siguiente mapa, de elaboración propia a partir del relevamiento de las obras consideradas estratégicas por los proyectos oficiales del Municipio de Santa Fe marca las obras existentes y proyectadas y permite geo- referenciar la zona de conflictos:

³¹Trabajadores y trabajadoras informales, precarizados y precarizadas, generalmente de tiempo parcial, eventuales, sin organización sindical y en malas condiciones de remuneración.

Mapa 29: Obras estratégicas en la Ciudad de Santa Fe



Fuente: Elaboración propia, 2018.

En la actualidad el territorio donde se estima se emplazará la traza del puente Santa Fe- Paraná es donde se materializan las disputas más significativas por los usos del espacio. Esta obra es importante en términos de circulación de mercancías porque hace factible la conexión vial entre las ciudades de Santa Fe y Paraná con el posible nuevo emplazamiento portuario. Además de acelerar la circulación Este – Oeste (bioceánica) en un territorio neurálgico. Precisamente, esta obra de conexión vial atraviesa la “Isla Sirgadero”, dentro de donde se ubica la Vuelta del Paraguayo, Alto Verde y Colastiné Sur. Esta isla se encuentra registrada como parcela común en el Servicio de Catastro e Información Territorial de la provincia de Santa Fe, con dieciocho propietarios legales. Los mismos llevaron adelante un juicio de “división del condominio”, puesto que cada uno es propietario de un porcentaje del total de la propiedad que se encuentra indivisa. Inversora

Bolívar S.A (quien forma parte del Grupo IRSA³²) era quien tenía el mayor porcentaje de dichas tierras (Proyecto Revuelta, 2012; Zentner, 2016).

Paralelamente a que los actores económicos más importantes de Santa Fe reorganizan el capital en el espacio, por ejemplo adquiriendo en el 2015 Caputto³³, uno de los empresarios locales que poseen el dominio de las tierras dónde se relocalizaría el nuevo Puerto, el dominio legal sobre la Isla Sirgadero³⁴, múltiples resistencias se van también organizando. La organización colectiva logra frenar el curso de división de condominio al presentarse 23 familias de la Vuelta del Paraguay al proceso legal con la figura de “terceros involucrados” en 2013 (Acebal y Álvarez, 2018).

La disputa por la propiedad de la tierra en la Isla el Sirgadero, en general, y en La Vuelta del Paraguay, en particular, se encuentra estrechamente relacionada con la construcción de la necesidad de relocalizar una “zona de riesgo”³⁵, concretamente donde residen los y las habitantes de La Vuelta del Paraguay, parte de Alto Verde y Colastiné Sur. Desde que asume la gestión municipal la Unión Cívica Radical (perteneciente hasta 2015 al Frente Cívico y Social y luego al PRO), se consolida y profundiza el marco institucional de la Gestión de Riesgo. En 2008, se sanciona la Ordenanza N° 11.512 que establece y define el “*sistema municipal de gestión de riesgos*” como “*eje integrador que*

³² El grupo IRSA (Inversiones y Representaciones Sociedad Anónima) es una de las inversoras inmobiliarias más importantes del país. La compañía de Eduardo Elsztein es la dueña entre otros de Alto Palermo, Abasto Shopping, Dot Baires, Paseo Alcorta, Patio Bullrich, Buenos Aires Design y del Distrito Arcos de Pacífico. La Compañía tiene fuertes vínculos con miembros de la actual alianza cambiamos desde hace más de una década, cuando Augusto Rodríguez Larreta (hermano de Horacio, actual jefe de gobierno porteño) se desempeñó durante ocho años como gerente de Relaciones Institucionales de la empresa y lobbista político.

³³ Dueño del Diario el Litoral, uno de los empresarios más influyentes sobre las políticas públicas en Santa Fe.

³⁴ Dominio que poseía Inversora Bolívar.

³⁵ “Podemos decir que principalmente a partir de 2003, se lleva adelante un proceso que determina a las inundaciones como un “hecho natural y recurrente”. Por parte del orden político, se consolida discurso que apela a “la necesidad de reconstruir la ciudad”, corriendo del debate público la cuestión de las causas y responsabilidades. Dicho discurso, que fue tomando forma en los principales ámbitos científicos y académicos (o sea, en la Universidad Nacional del Litoral), introdujo las nociones de riesgo y vulnerabilidad en las políticas públicas. De esta manera, se originó todo un marco teórico de legitimación social y política – que incluso llegó a institucionalizarse en el gobierno - basado en la problemática de la “gestión del riesgo”.

Es decir, la naturalización y legitimación social del discurso de riesgo y vulnerabilidad hídrica, que minimizando el problema a una cuestión de zonificación de áreas habitables y no habitables, ha posibilitado – desde 2003 – distintos procesos de relocalización de población, habilitando, a fin de cuentas, la realización de proyectos urbanos concebidos con anterioridad a la propia inundación

Las zonas que son afectadas generalmente por las aguas comprenden, principalmente, a una multiplicidad de barrios de trabajadores y desocupados. Dicho barrios en su mayoría se fueron consolidando en suelos urbanos con escasa o inexistente inversión pública (infraestructura, servicios y equipamientos), lo cual posibilita que algo natural como una crecida del río se transforme en una inundación (que como dijimos varias veces en nuestro discurso, a la inundación la produce el hombre).

La inundación, con toda la carga social que tiene para el imaginario de los santafesinos – luego de que afecto a un tercio de la población en 2003- es una cuestión que genera un gran apoyo y legitimidad para emprender proyectos que supuestamente la evitan, aunque con las distintas propuestas se lleven puesto la construcción, la vida, las relaciones de todo un barrio por más de 30 o 100 años” (Acebal, 2017).

orienta las ideas y prácticas con relación a la prevención, mitigación, preparación, respuesta, rehabilitación y reconstrucción ante emergencias y desastres” (HCM, 14/08/2008). Con la creación de dicha dependencia, la cual integra el gabinete de la intendencia y atraviesa transversalmente todas las secretarías de gobierno, se instrumentó un elemento clave para la toma de decisiones en lo referido a la planificación de la ciudad y el uso del suelo. Precisamente, en el momento en que La Vuelta del Paraguay, parte de Alto Verde y Colastiné Sur son determinados “zona de riesgo e inhabitable”, comienzan las discusiones sobre la conexión vial que llevan a que hoy en día la misma se proyecte sobre donde dichos barrios se ubican (Acebal y Álvarez, 2018).

Concretamente, a fines del 2015, año en que Caputto compra las tierras de Isla Sirgadero, el municipio desestima las trazas seleccionadas por la Consultora ATEC y presiona por incorporar la traza 3 que se proyecta sobre estas tierras mencionadas, se desarrolla una crecida extraordinaria del Río Paraná³⁶. La misma, devenida en inundación, afectó a gran parte de la población que habita el territorio ribereño de la ciudad y de localidades aledañas (como San José del Rincón y Arroyo Leyes). La gran mayoría de los habitantes de la Vuelta del Paraguay debieron evacuarse como así también parte de Colastiné Sur, barrios de la ciudad de Rincón y la Comuna de Arroyo Leyes e incluso la obra de defensa de Colastiné Sur estuvo amenazada (Acebal y Álvarez, 2018). (Ver Anexo Fotográfico, fotografías 9 y 10)

Este momento de inundación fue vivido con diversas situaciones y modos de violencia. En el caso de la Vuelta del Paraguay, se impone una forma de organización del espacio y del momento de la evacuación (la cual ya venía imponiéndose desde 2009) que pretende romper con la organización histórica de dicho momento, con los lazos de solidaridad comunal. Se establece unilateralmente por parte del municipio un nuevo lugar de evacuación distinto a aquel en el que históricamente los habitantes del barrio lo hacían. El mismo contó con módulos habitacionales, un cerco perimetral que impidió la libre circulación de las y los habitantes por el lugar y custodiado por la Guardia de Seguridad Institucional del Municipio. Al respecto Maria Schutt, vecina del barrio, en una entrevista televisiva otorgada luego de la inundación de mediados del 2014 ya denunciaba una situación que se generalizaría luego en las repetidas crecidas del río:

“...lo que a uno lo desborda es la manera en que se lo trata, con tanta agresividad... el tema de la seguridad, yo tenía que salir al tejido a recibir a mi familia, como que estamos presos. Llegaba mi hermana me tenía que llamar por

³⁶ Con un pico de 6,58 a la altura del Puerto de la ciudad, la crecida duró 6 meses.

teléfono “estoy acá, cerca del tejido, vení porque no me dejan pasar”. Cuando salía la tenía que acompañar al tejido para que la dejen salir. “¿A qué hora llegas?, ¿a qué hora salís?”. Uno tiene que cuidar sus cosas. Yo tenía que cruzar en frente porque mi hijo estaba cuidando las cosas y te controlaban la salida, la entrada y con prepotencia porque si uno se queja dicen que uno se rebela... ¿Por qué esa seguridad extrema con nosotros como que estamos en una cárcel? - ¿Por qué nos van a poner un vallado con una puerta de entrada y salida y tener que controlarnos así?” (Entrevista televisiva en programa “Los Olvidados”, 27/7/2014; María Schutt, vecina de La Vuelta del Paraguayo).

Estos módulos previstos por el gobierno resultaron insuficientes para alojar a la población afectada. Por este motivo, se improvisó un nuevo lugar de evacuación, con la misma tecnología constructiva de 2013 y 2014, en el sector en donde históricamente lo hacían (Acebal y Crovella, 2017). A su vez, debido primero a la falta de materiales para construir módulos para todos los que debieron abandonar sus viviendas, y posteriormente por no acordar con la forma de evacuación emprendida por el municipio, algunas personas se autoevacuaron en el lugar y con la dinámica con que lo hacían tradicionalmente (Proyecto Revuelta, 2016). La existencia de tres espacios de evacuación (denominados como la “zona de Méjico” (Ver Anexo Fotográfico, fotografía 11), la “zona de la 168” y la “zona de los autoevacuados”) sumado a quienes se quedaron en sus viviendas, generó rupturas entre las personas que se encontraban dispersas imposibilitando pensar acciones conjuntas (Acebal y Álvarez, 2018).

Durante esta inundación, el discurso de inhabilitación del barrio se materializó. El intendente de la ciudad, José Corral (UCR– Cambiemos), anunció a través de los medios de comunicación la realización de un plan de viviendas para que las familias vivan en “cota segura” en un sector (indeterminado) de la isla (El Litoral; 29/04/2016). Este discurso aparece acompañado de la naturalización de la noción de las inundaciones como resultado de un “evento natural que no puede evitarse”, de una carga de responsabilidades de lo que acontece puesta en quienes deciden “vivir en un lugar en donde saben que se inundan” y de la presentación de una única alternativa posible: la reubicación. La erradicación se pretende hacer carne en un proyecto de urbanización y de vivienda, que se propone expulsar a la población de su lugar e imponer otra forma de organización del espacio (Acebal y Crovella, 2017).

María Teresa Schutt, una de las vecinas que vive desde que nació en el barrio, aclara la postura de los vecinos y vecinas, en el año 2014, frente a la propuesta del ejecutivo municipal de una posible relocalización:

“Yo quiero dejar en claro al intendente que la gente de La Vuelta del Paraguay quiere que las obras se hagan en el barrio, que él no esté pensando que va a sacar a la gente a llevarlos a una zona alta como dice. A lo mejor algunas personas que hace poco que están en el barrio se irán, si le ofrecen un lugar mejor. Nosotros vivimos de la pesca, yo voy a cumplir 40 años, yo nací, me crié, formé mi familia y no pienso abandonar lo que yo construí, el trabajo que me costó levantar mi casa. Mi historia está ahí, mis abuelos lucharon, mis padres lucharon por la tierra esa. Así que la vamos a pelear ahí, que las obras se hagan en este barrio”. (Entrevista televisiva en programa “Los Olvidados”, 27/7/2014; María Schutt, vecina de La Vuelta del Paraguay)

Anahí Acebal, integrante del Proyecto Revuelta, denuncia los intereses de fondo tras los intentos de desalojo y reubicación en cada inundación:

“La gente no se va a cansar y no sólo no se va a cansar sino que propone una forma de vivir distinta en ese mismo lugar y denuncian lo que hay detrás de esto: intentos de desalojo, especulación inmobiliaria, sabemos que hay grandes potencias económicas, gente con mucho dinero interesadas en estas tierras, y el negocio que se puede hacer con todo lo que tiene que ver con la revalorización de las zonas de islas, con la actividad del Puerto y demás. (Entrevista televisiva en programa “Los Olvidados”, 27/7/2014; Anahi Acebal, integrante de “Proyecto Revuelta”)

Estas imposiciones sobre la vida de quienes habitan el territorio ribereño santafecino también han posibilitado reconfigurar la resistencia. Así La Vuelta del Paraguay, Colastiné Sur, Alto Verde, Colastiné Norte, Rincón y Arroyos Leyes se comienzan a pensar como parte de un mismo territorio, atravesado por las mismas disputas, con la posibilidad de crear nuevos posibles anclados en el territorio y territorialidades que construyen cotidianamente. (Acebal y Álvarez, 2018)

Así durante el 2016, la Coordinadora de La Costa (organización que como ya se expresó nuclea a Proyecto Revuelta de La Vuelta del Paraguay, Arroyito Seco de Alto Verde, La Vecinal de Colastiné Sur, La Cultural de la Costa de Colastiné Norte, Arenas de Rincón y el Partido Vecinos de Arroyo Leyes) comenzó a funcionar como un espacio en donde articular y organizarse en el territorio ribereño a partir de dos grandes ejes: las inundaciones y las obras de infraestructuras, particularmente la conexión vial entre Santa Fe y Paraná.

1.3 Proyecto Revuelta y la Coordinadora de la Costa. La articulación territorial de los movimientos sociales ante la desarticulación de la infraestructura hegemónica

Los y las habitantes de La Vuelta del Paraguay, como sus generaciones pasadas, viven de la pesca y el trabajo de la tierra e históricamente han aprendido a resistir desde la autogestión los inconvenientes de cada crecida. Las más de 500 personas que habitan La Vuelta del Paraguay, y las distintas instituciones del barrio, llevan en su memoria colectiva muchas inundaciones. En los últimos años el proceso de mercantilización del territorio y los sucesivos intentos de relocalización fueron fortaleciendo un proceso de organización colectiva. Hacer frente a las inundaciones, a las presiones de relocalización, y reclamar ante la negligencia del Estado ha significado una experiencia que se canalizó organizativamente en el Proyecto Revuelta.

Proyecto Revuelta surge de un diálogo entre los vecinos y vecinas de la Vuelta del Paraguay y los estudiantes y las estudiantes universitarias, que cruzaron la ruta que separa la ciudad universitaria del barrio para comprometerse en la construcción de lo que con el tiempo fueron conceptualizando como el *Territorio Nuevo*.

“Revuelta surge en mayo del 2005 a partir de un grupo de pibes y pibas que estudiaban en la Facultad, que militaban en el centro de estudiantes recuperado por una agrupación independiente, que decidieron salir de la Universidad. Mas precisamente cruzar la ruta, porque la Vuelta del Paraguay queda enfrente, repudiando la idea de extensión universitaria y entendiendo que el cambio no se iba a dar en la Universidad sino en otro lugar” (entrevista a Anahí Acebal, integrante de Proyecto Revuelta, el 29 de enero de 2018)

Los y las integrantes de Revuelta construyeron en más de una década de trabajo una organización de base territorial con las vecinas y vecinos del barrio: en cada crecida, en la resolución de las necesidades materiales, en la defensa de sus territorios, en la formación, en el Bachillerato Popular, en la resistencia a las obras de infraestructura extractiva y en el reclamo por la infraestructura que consideran prioritaria (Ver Anexo Fotográfico, fotografía 12). Como señala Anahí Acebal:

“A fines de 2008 y principios de 2009 toma otra dinámica la organización, se empiezan a trabajar en talleres culturales y en fuertes instancias de formación hacia adentro para definirse como una organización que busca cambiar el mundo desde el territorio. Ese 2009 – 2010 fue un período de muchas inundaciones y se acompañó a los vecinos en el reclamo de por qué no los dejen evacuarse en el lugar donde históricamente lo hacían” (entrevista a Anahí Acebal, integrante de Proyecto Revuelta, el 29 de enero de 2018)

La defensa del territorio es un eje fundamental de Revuelta, que en cada inundación denuncia la inacción del Estado y los intentos de desalojo. De esta manera lo hicieron, por ejemplo, en un comunicado de julio de 2013, dejando en claro la relación directa existente entre el proyecto de reconversión portuaria, el avance del negocio inmobiliario en la zona y las pretensiones de relocalización de la población preexistente:

“En el marco de la construcción del nuevo puerto de la ciudad de Santa Fe y la revalorización turística de la zona de islas, los grandes intereses inmobiliarios ponen el ojo en La Vuelta del Paraguay debido al valor turístico y estratégico del lugar. La revalorización de las tierras vuelve a exponer la posición estatal, mientras los vecinos realizan los reclamos, se reactiva el riacho como prioridad turística de inversiones privadas en las que el gobierno municipal invierte alrededor de 100 millones de pesos.

La pregunta es, por qué el Gobierno insiste en relocalizar -la forma elegante del desalojo- a las personas que producen allí su vida, privilegiando los intereses del mercado y desplazando a amplias fracciones a vivir indignamente” (Proyecto Revuelta, 2013: 24)

Mientras el agua destruía lo que los vecinos y vecinas lograron construir en más de 100 años de habitar la Vuelta del Paraguay, el intendente implementaba una modificación del cuadro de usos de la Ordenanza Municipal N° 8.813: Reglamento de Zonificación, disponiendo una nueva localización de las zonas de funcionamiento de confiterías bailables. Ésta quedó restringida a seis nuevas zonas, entre las cuales se encuentran: La Vuelta del Paraguay, Alto Verde; y la Ruta 168, desde el viaducto Oroño hasta La Guardia.

“Con la intención de llevar adelante el traslado de los boliches, el gobierno realiza gastos extraordinarios para asegurar a los empresarios las mejores condiciones en el desarrollo de su negocio. En todas las declaraciones de funcionarios públicos, se hace evidente, la voluntad política que hay por parte del Estado Municipal en realizar el gasto público que sea necesario para hacer efectivo el traslado” (Proyecto Revuelta, 2013: 23)

Este hecho político demuestra que la ribera santafesina en general, y la zona de La Vuelta del Paraguay en particular es, según el Estado, inhabitable para las y los vecinos, pero no lo es para las empresas y el negocio inmobiliario, turístico y de esparcimiento. Es en este contexto de disputa por el territorio que la organización fue diversificando su trabajo y construyendo nuevas relaciones. A partir del apoyo escolar y la elaboración de una revista barrial en un espacio prestado fue creciendo en organización y construcción colectiva, con espacios de arte y talleres culturales, la realización de un censo barrial y

relevamiento de necesidades, la creación de un espacio propio, consolidando lazos sobre todo entre las mujeres (Ver Anexo Fotográfico, fotografía 8).

“En el 2010 nos organizamos con un grupo de vecinas para realizar un censo porque en el momento de la evacuación no sabíamos cuántas personas éramos, para quien estábamos reclamando, cuáles eran las condiciones, si íbamos a tener problemas en la vuelta a las casas y demás. Entonces se organizó un censo que fue acompañado de todo un proceso de reconstrucción de la historia oral del barrio, de ir a los más viejos y recuperar desde cuando eran los conflictos por la tierra, las inundaciones, la relocalización, como se había creado el barrio y demás” (entrevista a Anahí Acebal, integrante de Proyecto Revuelta, el 29 de enero de 2018)

En esta confrontación el Proyecto Revuelta plantea, como estrategia política, construir un *Territorio Nuevo* respetuoso de las necesidades del barrio como de sus aspiraciones y deseos:

“El territorio nuevo es la apuesta política que hacemos como un horizonte hacia dónde queremos ir, pero también en el cual vamos caminando. Es anticapitalista, y desde hace algún tiempo es antipatriarcal, y venimos construyendo y caminando eso. Parte de una construcción colectiva que no es para nada estática sino que se va moviendo. En el territorio nuevo la tierra no se vende, se defiende, y cada quien que habita en un lugar es capaz de decidir y pensar alternativas y llevarlas adelante. En ese marco se trabajó mucho en las obras prioritarias donde se hicieron talleres que se llamaban “que barrio quiere el barrio” en distintas zonas del lugar en donde se fue recuperando a partir de mapeos colectivos cuales serían las principales obras que mejorarían la situación frente a cada crecida y permitirían poder adaptarse a la convivencia con el río, en contraposición a la propuesta del municipio de que la población tiene que irse. Esas obras fueron llevadas adelante en forma conjunta con los saberes de quienes habitan el lugar desde hace un montón de tiempo y que saben a qué altura crece el río, cuándo crece, por dónde crece, si esta obra generaría un problema o no, y combinada con el saber de compañeros de Revuelta que estudiaron en la Facultad de Ingeniería, o algún tipo de ingeniería, y que pudieron poner ese conocimiento al servicio de la necesidad” (entrevista a Anahí Acebal, integrante de Proyecto Revuelta, el 29 de enero de 2018)

El diálogo es uno de los aspectos centrales de la propuesta de Revuelta: censos participativos, mapeos colectivos, obras colectivas, entrelazamiento de saberes, formación, etc. Ese diálogo de saberes (Álvarez, 2018) permitió el desarrollo de procesos como los bachilleratos populares, que en el caso de Revuelta es producto de una necesidad concreta del barrio, expresada por los y las vecinas y canalizada en una experiencia que el año pasado tuvo sus primeros egresados y egresadas.

“El bachi es producto de una lectura que se hizo del censo del 2010-2011, dado que había una fuerte búsqueda de mucha gente de terminar la escuela. En un

principio se inició con un proceso de alfabetización con el “yo sí puedo” eso duró un tiempo porque no había demasiada gente analfabeta en el barrio, así que se comenzó a pensar en una escuela secundaria donde el conocimiento se producía desde y para el territorio y con otra forma de emprender el proceso de aprendizaje, que iba a ser conjunto entre educandos y educadores, sin conocimientos impuestos, con temas flexibles a los requerimientos y necesidades de quienes asistían. El bachi comenzó hace tres años y es una experiencia increíble, ha generado lazos muy fuertes entre quienes somos parte de esto y es la apuesta política pedagógica del proyecto” (entrevista a Anahí Acebal, integrante de Proyecto Revuelta, el 29 de enero de 2018)

Quedan claras aquí dos lógicas contrapuestas de utilización del territorio: la de las tres generaciones de familias pescadoras que habitan La Vuelta del Paraguay y defienden el territorio por ser parte de su vida, de su identidad cultural, de su autosubsistencia. Y, por otro lado, la lógica de un proyecto articulado entre el Estado y las empresas, donde lo que se busca sobre todo es generar las mejores condiciones para el lucro, encarnado en este caso en un proyecto inmobiliario y turístico vinculado a la reforma portuaria. En un comunicado de prensa de Proyecto Revuelta del año 2013 se muestra claramente esta disputa de sentidos y lógicas:

“Vuelve a venir el agua y otra vez la respuesta de la Municipalidad es violenta e inconsulta. Los vecinos vuelven a negar el capricho: no es capricho no querer alejarse de su fuente de trabajo, no es capricho no querer abandonar el barrio en el que viven desde hace más de 70 años. No es capricho querer quedarse donde construyen cultura, historia e identidad. No es capricho el modo en que deciden evacuarse, es autogestión basada en el conocimiento preciso de un modo de habitar, despreciada por un “orden” que no acepta ni contempla la autoorganización y autodeterminación del barrio”. (Proyecto Revuelta, 2013: 41)

Sin embargo, y pese a la resistencia de los vecinos y vecinas, en las inundaciones de mediados del 2014 el intendente José Corral adelantó cuál es la postura política del municipio. Dijo que no está dispuesto a consolidar asentamientos humanos en zonas de “*alta vulnerabilidad*”, pese a que La Vuelta del Paraguay es un barrio de más de 100 años, y planteó que “*existen otras zonas más elevadas que están disponibles para ser urbanizadas*”. De los dichos del Ejecutivo se desprende que la relocalización es el único camino que el Estado contempla en el caso de los barrios de la ribera santafesina. En este contexto las organizaciones han decidido profundizar la articulación política y la participación en instancias como la Coordinadora de la Costa.

1.4. La Coordinadora de la Costa

La Coordinadora de la Costa se conformó en los años 90, cobró una dinámica particular luego de la inundación extraordinaria del 2015 y 2016 cuando otras organizaciones se suman al trabajo conjunto de la Coordinadora. Está conformada por vecinos y vecinas de distintos barrios de Santa Fe que tienen vinculación con el río Paraná, como Proyecto Revuelta de La Vuelta del Paraguay, Arroyito Seco de Alto Verde, La Vecinal de Colastiné Sur, La Cultural de la Costa de Colastiné Norte, Arenas de Rincón y el Partido Vecinos de Arroyo Leyes. La coordinadora es un espacio de articulación de instituciones y organizaciones sociales que trabajan en vinculación con la ribera de Santa Fe y que intentan generar acciones conjuntas para la resolución de diversas problemáticas territoriales. Un eje de trabajo muy fuerte de la Coordinadora en los últimos meses está vinculado a los pedidos de informes sobre el proyecto de reconversión portuaria y la construcción del Puente Santa Fe – Paraná. Al respecto Antonio Yapur, referente del espacio, argumenta:

“El intendente Corral, de forma arbitraria y sin consultar con la comunidad, ha decidido, junto con el intendente de Paraná, Varisco, hacer un puente eligiendo una traza que fue desechada de siete probables trazas por la empresa consultora (...) En todas las presentaciones que han hecho no hay claridad sobre los verdaderos pasos de la traza, por eso pedimos información. Suponemos que esta traza va a pasar por Alto Verde, cerca de la Vuelta del Paraguay y según se dice por Colastiné Sur. Lo que implica que ellos hablan de erradicación de los habitantes de esa zona para permitir el paso de la traza. Colastiné Sur fue declarado Patrimonio Histórico Cultural de la provincia de Santa Fe. Y relocalizar a los habitantes de Alto Verde y la Vuelta del Paraguay” (Entrevista radial realizada a Antonio Yapur el 2 de agosto de 2018 para el programa Tren Urbano)

Yapur agrega además en relación al emplazamiento del puente que desde la coordinadora *“creemos que fue trazada para facilitar negocios inmobiliarios y facilitar los negocios de la zona del puerto nuevo de Santa Fe (...) con los compañeros de lucha de Paraná tenemos una perspectiva muy parecida, porque a ellos los están queriendo desalojar de La Toma Vieja, que también es un patrimonio histórico de la ciudad de Paraná.”* (Entrevista radial realizada a Antonio Yapur el 2 de agosto de 2018 para el programa Tren Urbano).

En el marco de esta investigación se entrevistó también a Irma Gabutti, vecina de Arroyo Leyes integrante y fundadora desde el 2010 del proyecto "El Baldío", un espacio comunitario de preservación medioambiental en la localidad, e integrante de la Comisión

Comunal de Arroyo Leyes por el Partido Vecinos. Con respecto a su participación social y política en el barrio la entrevistada afirma:

“el año pasado, en este tema de tejer redes con las instituciones nos empezamos a reunir un grupo de vecinas y vecinos con la intención de formar una opción política partidaria para presentarnos en las elecciones (...) Nuestra campaña se basó, prácticamente sin recursos, la hicimos con dos ventas de pollos, de ahí sacamos los recursos para la campaña y empezamos a caminar Arroyo Leyes. Caminar en los barrios, charlar con todos los vecinos, hacernos conocer, muchos nos conocían porque justamente de esto de armar y organizar cosas en la localidad nos tenían identificados. La demás parte de la campaña la hicimos con el trabajo que siempre hacíamos, es decir, organizar evento, organizar actividades que convoquen, que convoquen a los niños, que convoquen a los jóvenes, que convoquen a los adultos. De esa manera nos hicimos conocer y aparentemente tuvimos muy buena llegada porque digamos que las elecciones se polarizaron. Quedó el gobierno que estaba anteriormente y nosotros para las elecciones y sacamos un 47% de los votos (...) Así que yo en este momento estoy ocupando un lugar en la comisión comunal porque acá no es intendencia sino una comisión comunal que está formada por 5 miembros de los cuales la integra la mayoría y yo que estoy por la minoría” (entrevista realizada a Irma Gabutti el 30 de agosto de 2018 en Arroyo Leyes)

Desde su militancia social y política Irma Gabutti remarca las preocupaciones fundamentales que afrontan en este momento, vinculadas a la imposición de una idea de progreso con determinadas políticas e infraestructuras vinculada a ello, y los ejes principales de trabajo con las organizaciones de la costa santafesina:

“En realidad lo que nos imponen es la necesidad de crecer, de progresar y en pos de ese progreso nos venden cosas que realmente no necesitamos y que podemos seguir viviendo sin ellas. Más allá de lo local acá en Arroyo Leyes, también desde el año 2006, 2007 formo parte de un grupo que se llama "Coordinadora de la Costa" que es una organización horizontal donde participamos referentes de instituciones de distintos lugares de la costa desde La Guardia hasta Arroyo Leyes, atravesando todas las localidades. Hemos venido debatiendo sobre distintas problemáticas. En este momento estamos debatiendo sobre una conexión vial que nos parece terrible que es la conexión vial Santa Fe / Paraná. Nos parece terrible en principio porque no estamos enterados de cómo se va a hacer. La obra no surge de la necesidad de los vecinos, no surge del pedido de los vecinos de que necesitamos una nueva conexión vial. Yo creo que no hubo ninguna manifestación pública, ni desde Paraná, ni desde Santa Fe, diciendo al gobierno que nosotros estamos necesitando esta conexión vial. Surge propiamente de los intereses de los poderes que algo se traen entre manos para pedir una conexión vial alternativa a la que ya tenemos como es el túnel subfluvial” (entrevista realizada a Irma Gabutti el 30 de agosto de 2018 en Arroyo Leyes)

Gabutti remarca que este tipo de proyectos, como el puente Santa Fe – Paraná, no se realizan para mejorar las condiciones sociales y ambientales de la población

directamente afectada sino que por el contrario son infraestructuras impuestas sobre las comunidades:

“es una conexión que tampoco nos resolvería algún problema distinto al que ya tenemos, no nos mejoraría nada, al contrario, atravesaría poblaciones y con esto que estábamos hablando de invadir los lugares, de ser inconsulta, de no pensar en las personas que viven en esos lugares sino que simplemente medirlo por lo que económicamente pueda llegar a beneficiar a un sector o al otro sector. Bueno, debido a eso que empezamos a movernos” (entrevista realizada a Irma Gabutti el 30 de agosto de 2018 en Arroyo Leyes).

La entrevistada además aportó precisiones sobre las supuestas presiones empresariales para definir una traza contraria a la que aconsejó la consultora ATEC, algo ya especificado en el capítulo precedente de esta tesis, y sobre los efectos ambientales que el puente proyectado para unir Santa Fe con Paraná, podría ocasionar:

“eligieron otra traza, distinta a la recomendada por ATEC, que sospechosamente vincularía las tierra vendidas a Caputto, a Vittori y algunos otros empresarios que más que seguro desconocemos, de las islas de la zona de la Vuelta del Paraguay, de la zona de Alto Verde, atravesaría una localidad como Colastiné Sur, entonces estamos hablando de poblaciones muy importantes. A parte, bueno, yo creo que no hay poblaciones más o menos importantes. Son poblaciones, viven personas y todos tenemos el mismo derecho y por lo menos tenemos el derecho a que nos consulten si estamos de acuerdo. Porque que vengan y te digan: "Tomás este dinero y andate porque por acá va a pasar una autovía", es terrible. Que se tenga en cuenta lo económico, lo técnico, que no se haya tenido en cuenta el impacto hídrico que esa obra va a tener porque sabemos que, además de atravesar todas esas localidades, va a formar un tapón, ese tapón va, no sólo a perjudicar a toda la zona costera sino que también va a incidir en la ciudad de Santa Fe, en el Este porque la Laguna Setúbal va a demorar mucho más en desaguar por lo tanto, puede llegar a inundar la zona del Este. Y el Oeste porque la circunvalación que continuaría esa traza también sabemos que está por debajo de esa traza por lo tanto también correría riesgo todo lo que son los barrios del Oeste, que bueno, sabemos que son los que menos les importan a nuestros gobernantes” (entrevista realizada a Irma Gabutti el 30 de agosto de 2018 en Arroyo Leyes).

La Coordinadora hizo pedidos de informes en diferentes instancias argumentando que el daño que el puente ocasionaría sobre el territorio y la población que lo habita amerita al menos la provisión de información clara por parte del Estado. Se hicieron presentaciones al Ministerio de Infraestructura y Transporte, al Ministerio de Medio Ambiente, solicitando los informes disponibles sobre los impactos que esta obra podría ocasionar. Desde el Ministerio de Infraestructura y Transporte respondieron que aún se estaría estudiando la traza y que cuando estuviera definida se consultaría a los gobiernos provinciales respectivos. Debido a estos la Coordinadora pidió una audiencia con el

governador de Santa Fe. Al respecto Irma Gabutti plantea: *“queremos adelantarnos a las decisiones, no queremos salir a protestar luego que las decisiones ya este tomadas, queremos ser partícipes de esto. Entonces queremos saber realmente si el gobernador sabe de esta obra, si sabe el impacto que podría acarrear tal magnitud de obra y bueno, estamos a la espera de que nos llame el gobernador para ver cuándo nos da la audiencia”* (entrevista realizada a Irma Gabutti el 30 de agosto de 2018 en Arroyo Leyes).

La Coordinadora también hizo una presentación ante la Defensoría del Pueblo obteniendo la misma respuesta que ante el Ministerio de Transporte. Frente esta dificultad para acceder a datos precisos sobre el emplazamiento del Puente Santa Fe – Paraná y su vinculación con la re ubicación portuaria Irma Gabutti expresa que es notorio el lobby de grupos poderosos dentro de Santa Fe y que esto se corresponde también con el peso que la infraestructura extractiva tiene en el modelo de desarrollo nacional y regional:

“Lo otro que nos duele es saber que si bien nosotros estamos mirando lo que ocurre acá en la zona sabemos que estas obras son parte de un sistema extractivista que se está dando en todo Latinoamérica y que no es ni más, ni menos, que la necesidad de las grandes corporaciones de extraer la materia prima de nuestro suelo y esas carreteras las necesitan para sacar lo más rápido posible toda esa materia prima para vendérselas a otros países que terminan manufacturando productos que nos venden a nosotros y desbasta nuestro suelo. Esto que pasa aquí en el Litoral pasa en Córdoba, estamos viendo en Jujuy el tema del litio o estamos viendo en San Juan la minería, o sea, está atravesando distintos lugares y todo es explotar nuestro suelo, desbasta nuestro suelo, dejar incluso a la gente con problemas de salud porque todo eso incide en la salud. En Córdoba también, el tránsito por la autovía del Valle de Punilla destruye el valle. Entonces estamos hablando de que no es casual este sistema. Más allá que aquí haya empresarios que estén muy interesados porque hace su kiosquito son parte de todo un sistema perverso que están aplicando en lo que es América Latina” (entrevista realizada a Irma Gabutti el 30 de agosto de 2018 en Arroyo Leyes).

En el marco del desarrollo de esta tesis se entrevistó también a Eugenia Nocioni integrante del “Arenas, iniciativa rinconera”, de la localidad de San José de Rincón, otro de los lugares afectados por la traza del Puente Santa Fe – Paraná e históricamente una localidad que ha afrontado grandes dificultades en las diferentes crecidas del río.

Arenas nace de una iniciativa de vecinos y vecinas frente a la gran inundación del fines del 2015 e inicios del 2016, una crecida del río pero también de las napas junto a muchas lluvias abundantes entre febrero y marzo. Los habitantes de San José de Rincón se comenzaron a juntar en abril con el agua al tope del terraplén para llenar bolsas de arena como contención en los caminos sanitarios, para reforzar las defensas que se hicieron de

manera autogestionada ante la inacción del Estado. Eugenia Nocioni aclara los objetivos de la organización vinculados a la disputa de las políticas públicas, a la formación ciudadana como un mecanismo de construcción de poder y, vinculado a esto, la articulación con diversas organizaciones territoriales:

“Lo que nos proponemos en Arenas es incidir en políticas públicas ese es uno de los propósitos que tenemos como grupo y la otra es poder trabajar en empoderar a los ciudadanos, en generar mayor participación ciudadana porque creo que esas son nuestras dos patas. Unas de las cosas que tratamos de abordar y nos cuestan, la educación popular, pero también la comunicación popular, esto de cómo comunicamos determinados temas eso es algo que trabajamos y nos cuesta. Así que una de las acciones que hicimos tiene que ver con los informes, con los talleres y ahora hay una acción que estamos diseñando que involucra la participación directa de los vecinos porque trabajar territorialmente acá es algo que cuesta y no queremos ser concebidas como personas que escribimos informes, que hacemos talleres solamente sino que creo que es importante tratar de trabajar juntos con los vecinos, con las organizaciones, poder articular en redes” (entrevista a Eugenia Nocioni, 30 de agosto de 2018, en San José de Rincón)

Arenas ha intentado en estos años revalorizar el conocimiento que los y las vecinas del barrio tienen sobre las obras de infraestructura necesarias intentando tender un diálogo con los funcionarios encargados de ejecutar las políticas públicas en los barrios, sobre todo en lo referente a las obras para mitigar los efectos de las crecidas del río. En tal sentido Nocioni argumenta:

“Hemos conversado muchísimo entre los vecinos y tenemos ya algunas decisiones tomadas, tenemos algunas pautas, algunos consensos (...) Entonces esas cosas hay que aprovecharlas, porque los vecinos conocen mucho el barrio así que pueden hacer un resumen. Yo tengo una carpeta con las notas entregadas de 2007 en adelante, de los vecinos y es tan simple lo que se pide que a la gestión no les cuesta demasiado, es reunirse con los vecinos, poder coordinar, generar una instancia de participación ciudadana, ver su reclamo y en términos económicos no es nada para la municipalidad. Estamos hablando de definir el zanjeo dónde va a estar, en las dos calzadas o en una y poner un cruce de calles que falta desde la inundación del 2007, o sea que en términos económicos no es nada pero en el impacto de los vecinos, en la representación que significa que la municipalidad pudo escuchar sus reclamos de años atrasados es muchísima” (entrevista a Eugenia Nocioni, 30 de agosto de 2018, en San José de Rincón)

Tanto Nocioni, de “Arenas iniciativa rinconera”, como Gabutti, de “el Baldío” de Arroyo Leyes, enfatizan en la indiferencia gubernamental a los reclamos de los y las vecinas y el énfasis puesto en la realización de grandes obras de infraestructura que benefician a los grupos económicos concentrados, vinculados a capitales transnacionales, y al empresariado local. Nocioni deja en claro el lobby político en los últimos años de las

entidades productivas santafesinas para la relocalización portuaria y la construcción de la infraestructura vial necesaria para ello, como así también denuncia la falta de consulta a las poblaciones directamente afectadas por estas obras:

“Ya en el 2010 en el diario "El Litoral" aparece una noticia que llama poderosamente la atención porque hablaba del puente para llegar a la relocalización del puerto. Incluso hay una infografía del puente que es muy similar a la que están proyectando acá en Santa Fe - Paraná. Vos ahí ya te das cuenta como se fue armando esto de las entidades productivas de Santa Fe, todo el lobby que hicieron las entidades productivas de Santa Fe, sin ninguna participación de ninguna organización y movimiento social, nunca fuimos convocados y eso que acá en Santa Fe desde que están los socialistas hay mucha prensa en relación a que se hacen los proyectos estratégicos con participación ciudadana y con asambleas populares y que surgen todos los planes estratégicos a futuro a partir de la participación ciudadana una obra de infraestructura como la que estamos hablando que tiene claro impacto social y ambiental sobre todo” (entrevista a Eugenia Nocioni, 30 de agosto de 2018, en San José de Rincón).

Todas las entrevistadas hicieron referencia a la contradicción en las políticas públicas que promueven una infraestructura extractivista en perjuicio de barrios históricos de la ciudad que tienen un limitado acceso a servicios básicos como el agua potable. Eugenia Nocioni enfatiza en esta preocupación a partir del análisis del estudio de factibilidad y la evaluación de las trazas del Puente Santa Fe - Paraná realizado por la Consultora ATEC:

“a partir de poder leer el proyecto de ATEC lo que me preocupa es el impacto social porque acá están atravesando barrios enteros, barrios tradicionales, barrios que son altamente olvidados en las políticas públicas y ahí están las lógicas contradictorias, un Estado que justamente buscó todo el tiempo relocalizar a esas personas con la excusa del *riesgo hídrico* y dice "lo que pasa es que ustedes están en asentamientos inundables", bueno, todas esas cosas que se ponen en relación justamente a este vínculo de la población que es de muchísimos años con el río, y eso jamás se pensó en las políticas públicas, son barrios olvidados. Una de las cosas que hablábamos es que, en Colastiné Sur, por ejemplo, paradójicamente, ni siquiera tienen agua potable y pasa el aguatero” (entrevista a Eugenia Nocioni, 30 de agosto de 2018, en San José de Rincón).

Con respecto a la reunión solicitada por la Coordinadora de la Costa con la gobernación de la Provincia de Santa Fe, a la que Irma Gabutti hacía referencia en la entrevista realizada el 30 de agosto del 2018, fue concedida el 18 de septiembre y fueron integrantes del Partido Vecinos de Arrollo Leyes, de Arenas de San José de Rincón, de Proyecto Revuelta y de Arroyito Seco de la Ciudad de Santa Fe. Fueron recibidas por José Felice que es el Director Provincial de la Secretaría de Gobierno. En relación al desarrollo

de esta reunión, en el marco de esta tesis, fue entrevistada Anahí Acebal de Proyecto Revuelta, quien refirió a las preocupaciones concretas que fueron expuestas por las vecinas:

“Se le planteó el conocimiento que se tenía en relación al avance de las obras y la preocupación concreta que tenemos de cómo estas obras se llevan puesta los territorios en donde venimos, trabajando, resistiendo y construyendo. Lo que pudimos sacar de la reunión en relación a la postura de la provincia es que si bien la traza 3 del Puente Santa Fe -Paraná no está decidida es la que genera más acuerdo. Se nos informó que hay un Comité Técnico, tal como sabíamos, compuesto por las dos provincias, Santa Fe y Entre Ríos, los municipios de las dos ciudades, Santa Fe y Paraná, y Vialidad Nacional. Se está trabajando sobre la traza tres hay bastante consenso pero eso no está cerrado” (entrevista realizada a Anahí Acebal, integrante de Proyecto Revuelta, el 2 de octubre de 2018 en la Ciudad de Santa Fe)

Acebal argumentó que la entrevista con la gobernación demostró cabalmente la confrontación de miradas en torno al significado del territorios para el Estado y para los y las habitantes de los barrios de la ribera santafesina y que esto se evidenció claramente cuando el Secretario General de la Gobernación argumentó a favor de la reconversión portuaria y de las obras que integran el Corredor Bioceánico y la Hidrovía a partir de la noción de desarrollo:

“Cuando preguntamos sobre los objetivos del Puente Santa Fe - Paraná él nos insistió en que eran diversos y que uno tenía que ver con la conectividad de las dos ciudades y con la reactivación del puerto. Cuando nosotras le planteamos los argumentos por los que nos oponemos a estas obras él nos dijo que no estaba de acuerdo con nuestro planteo porque básicamente él creía que se está hablando de algo que es a otra escala, que no es para nuestros barrios, y que tenía que ver con el desarrollo de toda la provincia y de la región. A lo cual nosotras le planteamos que también estábamos hablando de desarrollo, que la discusión en todo caso tenía que ser qué es el desarrollo. Plantear obras de infraestructura para evitar inundaciones recurrentes para tener servicios básicos, para que Colastiné Sur no tome agua de un camión aguatero que va todos los días, para que Arroyo Leyes no tome agua envenenada o para que la Vuelta del Paraguay no se inunde y quede aislada con lluvias pequeñas o crecidas que no son extraordinarias. Para nosotras eso es hablar de desarrollo” (entrevista realizada a Anahí Acebal, integrante de Proyecto Revuelta, el 2 de octubre de 2018 en la Ciudad de Santa Fe)

La gobernación de Santa Fe demuestra claramente la compatibilidad entre los proyectos prioritarios de infraestructura de transporte para el Estado provincial y los proyectos de integración física regional, en marcha desde hace casi dos décadas en Suramérica, esta situación también pudo corroborarse en el ámbito de las entidades

empresariales locales cuando se entrevistó por ejemplo a la Bolsa de Comercio de Santa Fe. Al respecto Anahí Acebal afirmó:

“Cuando le plateamos al Secretario General de la Gobernación que conocíamos el IIRSA, que conocíamos el Corredor Bioceánico, y le planteamos si estaba en el marco de eso él nos dice que sí y que no está de acuerdo con todo lo que le planteamos de que sea uno contra otros, que no es real que unos se perjudiquen y otros se benefician porque se puede buscar el bienestar de todos porque estamos hablando de desarrollo. Nosotras también estamos hablando de desarrollo porque las obras de infraestructura en los barrios surgieron desde los propios territorios y no impuestas por las grandes empresas que son las que se van a beneficiar de estas obra (...) como es el caso del puente Santa Fe-Paraná que se relaciona con la reactivación del Puerto y todas sus obras complementarias que no son sólo el puente en donde sabemos que es para que pueda circular de forma más rápida y más eficiente las mercancías, vinculadas al corredor bioceánico (que él lo admitió), toda la soja que además es la que nos envenena” (entrevista realizada a Anahí Acebal, integrante de Proyecto Revuelta, el 2 de octubre de 2018 en la Ciudad de Santa Fe)

Esta selectividad en las políticas de Estado, algo que fue común en el relato de las entrevistas realizadas a miembros de tres organizaciones territoriales de Santa Fe, Robert Jessop la caracteriza como una “*selectividad estratégica estructuralmente situada*” (2008: 41). El Estado realiza concesiones a las comunidades locales, atiende a sus necesidades con políticas públicas, siempre que éstas no alteren las estructuras generales de poder que están dominadas, hoy prioritariamente, por el capital concentrado. Las estructuras actúan de modo que limitan el accionar de los agentes y proveen una cierta selectividad estratégica y estructural. Esto implica que el Estado está más abierto a algunas estrategias que a otras, así la forma institucional del Estado tiene un impacto sobre lo que es políticamente posible para los diferentes agentes. Dicho de otro modo, las estructuras políticas existentes, determinadas por las relaciones de fuerza pasadas y presentes, actúan como un filtro que impide que todas las presiones alcancen su objetivo o limitan el alcance de los objetivos de determinados grupos. Al respecto Juan Carlos Monedero argumenta:

“Es importante entender que el Estado real, el concreto de cada país, es selectivo en sus políticas, tiene predisposición a inclinarse, por esa herencia anclada en sus estructuras, a defender lo que ya existe, a escuchar más a unos intereses que otros, a reproducir más una lógica que otra (Jessop se refiere a este hecho, a menudo confundido con alguna suerte de determinismo, como “selectividad estratégica”; Claus Offe habla, en una dirección similar, de selectividad estructural). La representación de intereses tiene complejas determinaciones que hacen que las necesidades de las mayorías no sean cubiertas ni siquiera donde existe la posibilidad de elegir en procesos electorales a los dirigentes. Como demostró Norbert Lechner, una minoría consistente tiene la capacidad de presentar los intereses particulares como intereses generales. Pero no está escrito que eso no

pueda variar. Lo que haga el Estado dependerá siempre del resultado de los conflictos sociales y su capacidad de hacer del instrumento estatal una herramienta para la organización social” (2008: 36)

El Estado no es un ente independiente que pueda operar al margen de su contexto y de sus posibilidades. Tiene la autonomía que le marcan las luchas sociales. La autonomía de trabajar para aquellos que consigan hacerse hegemónicos en una sociedad y hacer prevalecer los usos hegemónicos del territorio (Monedero, 2008). Las políticas públicas están condicionadas por esa capacidad de ejercer presión sobre las estructuras del Estado por parte de los diferentes grupos sociales, en definitiva los usos del territorio, los objetos y las acciones que sobre él se desarrollan, están determinados en gran parte por estas relaciones de fuerzas.

El uso jerárquico del territorio desarrollado por estas empresas transnacionales en la región, que son las que tienen más posibilidades de ejercer influencia sobre las estructuras del Estado, desplaza a las relaciones de contigüidad necesarias y propias de los modos de vida de las comunidades. Al respecto María Laura Silveira argumenta que:

“Las pequeñas empresas, que dependen de la contigüidad, usan el territorio como un abrigo porque es en la contigüidad donde pueden producir y desarrollar un mercado para su trabajo. Al contrario, las grandes empresas usan el territorio como una plataforma para obtener lucro; para ellas, el territorio es sólo un recurso en su ecuación y no la condición de su existencia” (2007: 23).

Las políticas de Estado privilegian, y en el caso de las grandes obras de infraestructura esto es muy claro, una visión de territorio donde el lucro prima sobre la subsistencia de las comunidades. Para los actores hegemónicos el territorio es esencialmente un recurso para la extracción de materias primas en el proceso de acumulación capitalista, que como ya se mencionó, Harvey caracterizó como de acumulación por desposesión (2004). Sin embargo, para las comunidades preexistentes es un espacio de vida y el sustento material e inmaterial gracias al cual garantizan sus sobrevivencia y de las futuras generaciones (Haesbaert, 2004).

En la actualidad, como ya se ha explicitado en esta tesis, los proyectos de integración en infraestructura regional reorganizan el territorio en función de las lógicas de circulación global acrecentando la tensión *local/global* entre estas formas de uso del territorio. Como plantea Marcio Catai (2017) en el modelo dominante de uso del territorio sobre América del Sur el Estado está al frente del ordenamiento territorial pero no está separado del mercado que se manifiesta bajo la forma de grandes empresas. Santos había

descrito a mediados de los 90 como el mercado subsume al Estado en el proceso de globalización favoreciendo el desarrollo de los flujos hegemónicos sobre el territorio y subordinando los demás flujos:

“Nesses espaços da racionalidade, o mercado é tornado tirânico e o Estado tende a ser impotente”. Tudo é disposto para que os fluxos hegemônicos. Corram livremente, destruindo e subordinando os demais fluxos. Por isso, também, o Estado deve ser enfraquecido, para deixar campo livre (e desimpedido) à ação soberana do mercado. Não é à toa que as palavras de ordem do presente período são a fluidez e a competitividade, estimuladas de fora das sociedades implicadas e instaladas pela sedução das teorias ou pela violência da moeda.

A exigência de fluidez manda baixar fronteiras, melhorar os transportes e comunicações, eliminar os obstáculos à circulação do dinheiro (ainda que o das mercadorias possa ficar para depois), suprimir as rugosidades hostis ao galope do capital hegemônico”. (1997: 14)

Cataia, en concordancia con lo que argumentó Santos en los 90, plantea que en la actualidad en el marco de este modelo dominante de ordenamiento del territorio, condicionado por las dinámicas globales y los actores dominantes, el Estado afronta una contradicción fundamental:

“El Estado necesita ser fuerte para realizar los objetivos nacionales dentro del territorio sin embargo la globalización de parcelas del territorio debilita el poder del Estado. El problema es que pasamos de una situación donde el Estado ordenaba los proyectos y el mercado se ajustaba a ello a una situación donde los actores económicos proyectan sus demandas y el Estado entra como agente regulador de esas demandas” (2017: 31)

Cataia propone pensar “¿Quién usa el territorio?” (2017: 31), luego del desarrollo de esta tesis es pertinente puntualizar en la pregunta ¿Quién se beneficia o quien usa la infraestructura que se emplaza en los territorios? Ese ordenamiento dominante del territorio desarrollado por el Estado, por las grandes empresas y por instituciones financieras supranacionales, que como se ha abordado en esta tesis son centrales en la planificación y en el financiamiento de las obras, excluye la participación activa de los sectores más perjudicados por las mega obras de infraestructura.

Cataia, en este sentido, refiere a un Estado Corporativista dado que una pequeña elite empresarial se apodera de cargos claves del gobierno para privilegiar sus corporaciones haciendo caso omiso a las demandas sociales. Estado y grandes corporaciones, en el marco del neoliberalismo, permanecen como instituciones separadas pero que se imbrican.³⁷ Las grandes empresas a partir de sus asociaciones empresariales,

³⁷ En argentina por ejemplo un informe del Observatorio de las Elites Argentinas perteneciente al Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de San Martín denominado “Empresarios en el Estado.

lobbistas, bolsas de comercio y demás entidades, presionan al Estado con el propósito de garantizar sus intereses. En el caso de la reconversión logística, la reubicación portuaria y toda la infraestructura complementaria en la ciudad de Santa Fe ésta interrelación es muy clara.

La hipermovilidad de flujos Norte – Sur y Este – Oeste en el subcontinente encuentran en Santa Fe un nodo articulador de esas dinámicas de circulación que en su pretensión de optimización permanente requieren de nuevos objetos técnicos que condicionan las formas tradicionales de uso y promueven otras vinculadas a los intereses de los actores concentrados y las acciones hegemónicas. Pero ese proceso, como se ha visto en este capítulo, no se desarrolla exento de resistencias y de la construcción mancomunada de otras formas de co-existencia social, en algunos casos nuevas en otros recuperando prácticas preexistentes. Al respecto y a manera de cierre se incorpora aquí un fragmento de una entrevista realizada a Maria Schutt en el marco del documental “*Espineles de Lucha*” porque en la voz de quienes históricamente quedaron al margen de los proyectos de ordenamiento hegemónicos del territorio, en la historia oral de esas luchas, se puede aprehender, incorporar en las interpretaciones de la geografía reciente, la existencia de “*otros mundos posibles*” (Ceceña, 2003), “*las geo-grafías con y desde la gente*” (Porto-Gonçalves, 2015) esas que permiten “*graficar el espacio de vida de la gente, mostrar el espacio desde abajo, en sus detalles y en sus vivencias*” (2015: 5). La tierra, el espacio geográfico, es una condición de la existencia de hombres y mujeres. En un momento donde lo que impera son los re-ordenamientos verticalizados de los territorios es imprescindible aproximarse desde una geografía crítica, desde abajo, horizontalmente, a los espacios de resistencia y lucha cotidianos:

“Nosotros cuando nos cambiamos nos vamos justamente por necesidad, no nos queda otra. Las obras no se hacen en el barrio y sí o sí nos toca salir. No porque se nos ocurra ir a molestar al frente (...) el día de hoy te sorprende tanto avance y vos ves que en el barrio no se ha hecho nada de todo lo que hemos pedido durante tantos años. Por eso la impotencia y la molestia de que vos reclames y reclames y no hagan nada, ¿entendés? Estamos pidiendo servicios básicos que en cualquier otro barrio están, no se está pidiendo algo que no se puede hacer. Está demostrado que se puede hacer. Ellos hicieron grandes construcciones en frente de nosotros. Y

Radiografía del gabinete nacional actual” argumenta que hay 890 participaciones en empresas privadas de 269 funcionarios del Gobierno de la Alianza Cambiemos a nivel nacional. Los funcionarios ocupan cargos como autoridades, socios o representantes en los directorios de distintas compañías locales y extranjeras radicadas sobre todo en la Capital Federal. Según el Informe el 50 % de los Ministros y Ministras convocadas por Mauricio Macri ostentan cargos en empresas privadas. Los funcionarios se distribuyen en dos tipos de empresas: 33 % de los cargos son en empresas radicadas en el exterior y 50 % son cargos en sociedades anónimas locales. El informe fue elaborado a partir del cruce de bases de datos de la Inspección General de Justicia (IGJ) y el Mapa del Estado (Observatorio de las Elites Argentinas, 2016)

nosotros que planteamos las obras y proyectos que tenemos, tenemos las soluciones pero no las quieren ver, no las quieren aceptar porque hay otras inversiones de bajo de todo esto. Cada vez que pasa una inundación, están las dos partes, las que te muestran como que somos masoquistas, los medios. Como que el intendente tiene soluciones y nosotros no las queremos aceptar (...) Y la solución no es el traslado a otro lado, ubicarte lejos de donde una se crió, se arraigó acá. Nosotros defendemos nuestra tierra, lo que construimos desde nuestras raíces. Además nuestro sustento está al lado del río. Sabemos cómo convivir y tenemos soluciones. Y cuando se las planteamos al intendente las tapa con otras cosas. Porque que no diga que no hay soluciones, nos hemos organizado como vecinos, para buscar un planteo de cómo y cuál es la solución. Está todo detallado en documentos (...) lo que pasa es que hay inversiones detrás de todo esto y esto está adquiriendo un gran valor económico para el intendente. Yo creo que la gente que tiene poder cree que ya tiene ganada la pelea, ¿entendés? Y no, no es así, porque hay personas que luchan, que hacen valer sus derechos, que luchan por la tierra, por su lugar y que no van a comprarlos ni con política ni con plata” (Entrevista a Maria Schutt, vecina de la Vuelta del Paraguayo e integrante de Proyecto Revuelta, en Espineles de Lucha 25 de junio de 2018)

CONCLUSIONES

Los macrosistemas técnicos vinculados a la circulación de flujos en la región, desde principios del siglo XXI en el marco de la IIRSA, son impuestos por los actores hegemónicos en la globalización neoliberal generando un fuerte impacto sobre aquellas regiones donde los bienes comunes son codiciados para los actuales patrones productivos o en aquellos espacios considerados estratégicos para el transporte multimodal. La técnica ha posibilitado la expansión de las fronteras extractivas incorporando nuevos territorios y actividades a los circuitos de producción y circulación de la economía internacional.

La escala global, la dinámica en la circulación de los flujos que en ella se genera, es un condicionante fundamental en el emplazamiento de soportes técnicos que posibilitan a las acciones globales, transnacionalizadas, operar en los territorios locales. La IIRSA, en este sentido, es condición de posibilidad para el desarrollo de modelos extractivos en los países de la región construyendo corredores que permiten ampliar la escala de extracción y garantizar la circulación hasta los puertos de exportación.

Estos corredores de transporte y los nodos logísticos que posibilitan acelerar los flujos a partir de la generalización de la multimodalidad en la circulación, son intensivos en capital, altamente financiarizados, y altamente tecnologizados, en relación a los macrosistemas precedentes. Su expansión consolida actividades vinculadas a los circuitos superiores de la economía y sólo, parcialmente, la utilización de forma banal por parte de otros actores no hegemónicos o subordinados.

En el territorio objeto de análisis en esta tesis, la expansión de mega obras de infraestructura generan un impacto positivo en el desarrollo de los circuitos superiores de la economía urbana en Santa Fe, vinculada al auge del agronegocio e indirectamente al negocio inmobiliario por la revalorización del suelo, al tiempo que su emplazamiento dificulta o impide actividades no pertenecientes a ese circuito superior, fuente de sustento de vastos sectores sociales, que se ven damnificados también por los impactos negativos de esa especulación inmobiliaria que los desplaza y les dificulta mantener o acceder al hábitat.

En esta visión dominante sobre la infraestructura regional es posible identificar un énfasis manifiesto en la formación de un área de libre comercio y en el estrechamiento de lazos con el mercado global ganando importancia el establecimiento de corredores de exportación que funcionan concretamente como enlaces hacia las costas, “hacia afuera”. Esta es una de las características salientes de los macrosistemas de transporte promovidos

en América del Sur. Desde esta perspectiva la provisión de infraestructura debe desarrollarse en dos sentidos: libre comercio regional y conexión global. Es decir, la iniciativa promueve una interconexión eficiente, en términos de circulación, de la producción de la región en el espacio regional y en los mercados globales, reforzando la idea de complementariedad de la economía internacional y por ende las ventajas comparativas estáticas de los países en la división internacional del trabajo.

Estos proyectos hegemónicos de integración física, dominados por una infraestructura verticalizada que responde a la demanda de agentes endógenos y exógenos al propio territorio, consolidan un desarrollo geográfico desigual en dos dimensiones. Por un lado al interior de la región, ya que priorizan las áreas más densamente dotadas de recursos estratégicos y los espacios más eficientes para la circulación. Por otro lado, de la región con la economía mundo, donde el criterio que prima es el de la construcción de macrosistemas de transporte y logística que refuerzan los flujos actuales y potenciales de circulación, con base en las demandas existentes del comercio internacional. Todo esto refuerza también la heterogeneidad estructural de la región en desmedro del desarrollo de los territorios no valorados en términos productivos para el capital.

La materialización de corredores bioceánicos en una visión de desarrollo regional e integración podrían promover la interconexión de las áreas interiores, construyendo verdaderos corredores de integración, apelando a las complementariedades regionales y la cooperación. Sin embargo, están concebidos de forma subordinada a las lógicas y las dinámicas del mercado internacional. Estos corredores fueron pergeñados de forma subordinada a la idea de una integración de la región “hacia afuera” bajo la premisa del regionalismo abierto. Esta afirmación, elaborada a partir del desarrollo de esta tesis, está relacionada con la comprobación de la hipótesis general que guió esta investigación: *“Los proyectos de integración física en América del Sur son condición indispensable para consolidar modelos extractivos transnacionalizados, y responden a una lógica de regionalismo abierto”*.

En este sentido es oportuno afirmar, como una primera conclusión de este trabajo, que iniciativas como la IIRSA no constituyen proyectos regionales de integración sino una cartera de obras de interconexión regional y sobre todo de articulación de los recursos estratégicos de la región con el mercado internacional. IIRSA, interconecta pero no integra, articula zonas consideradas muy importantes para los actuales patrones productivos con los puertos de exportación sobre ambos océanos, pero no integra los diferentes territorios del

subcontinente entre sí con el fin de potenciar su desarrollo (económico, productivo, social, ambiental, político) de una manera equilibrada.

Desde que la deslocalización y la internacionalización productiva, es decir la fragmentación de la producción en múltiples filiales distribuidas por diferentes regiones, se estableció como lógica de producción dominante en la economía mundo desde los años 70, la circulación se constituyó en un aspecto central al servicio de la ampliación de los circuitos espaciales de producción. En la actualidad, y desde hace algunas décadas, se está atravesando un período de hipermovilidad de los flujos para lo cual se intentan superar los obstáculos a la circulación, sobre todo en las economías periféricas. En este sentido la circulación requiere de dos condiciones indispensables: un marco de desregulación que desintegre las barreras legales impuestas por el Estado Nación y un complejo entramado de infraestructura que supere las barreras físicas y posibilite una reconfiguración territorial acorde a los macrosistemas técnicos vigentes.

En el actual período del medio técnico-científico-informacional la circulación y el transporte adquieren una relevancia particular, con corredores multimodales y cargas contenerizadas, que permiten a los actores hegemónicos en la economía mundo escoger el mejor lugar donde localizar sus inversiones a partir de grandes intervenciones espaciales: logísticas, de producción energética, de transporte, telecomunicaciones, etc. En este contexto los puertos se vuelven objetos técnicos atractivos para la reconversión y la inversión, dado que en las últimas décadas han ido mutando su finalidad y se fueron transformando cada vez más en eslabones intermedios de la cadena productiva y ya no sólo en puntos terminales de la cadena de comercialización. Los puertos se han transformado en pivotes, en puntos de distribución de cargas desde y hacia diversas modalidades y en sus estadios de mayor desarrollo cumplen incluso, no sólo la función de acopio y distribución, sino de transformación e incorporación de valor agregado a las mercancías. En los países de la región, y fuertemente evidenciable en la Hidrovía Paraguay-Paraná, previa desregulación del marco legal, esto fue acompañado de la privatización y extranjerización de la principales terminales portuarias.

Es oportuno entonces explicitar la segunda conclusión a la que se ha arribado en esta tesis, vinculada también con la hipótesis general: en la medida en que el conjunto de reformas legales y de infraestructura crea un marco atractivo para las inversiones prevalecen los sectores más concentrados y los actores monopólicos con capacidad para competir con éxito en el mercado internacional, en desmedro del desarrollo de otras

actividades y otros actores. Esto profundiza la heterogeneidad estructural y la vulnerabilidad ante las dinámicas del mercado internacional signadas por la volatilidad de los flujos de capital y de las grandes empresas que se movilizan de un territorio a otro en busca de mayor rentabilidad. Como se ha analizado en el capítulo III de esta tesis, las empresas transnacionales y los flujos de Inversión Extranjera Directa consolidan en la región un modelo productivo primario-exportador, concentrado en pocos actores y escasamente diversificado. Las principales actividades están dominadas por empresas extra-regionales, sobre todo en minería y agronegocios, que son los rubros fundamentales de exportación. Las inversiones que se localizaron en las últimas décadas en la región se han concentrado en aquellas actividades más dinámicas para el mercado internacional vinculadas sobre todo a la venta de commodities.

Todo este proceso de reprimarización y extranjerización antes descrito y analizado, va acompañado de una premisa fundamental para el regionalismo abierto: el debilitamiento del Estado Nación en tanto agente regulador de los flujos transfronterizos. Sin embargo, si bien la infraestructura, las regulaciones y las normativas se homogeneizan a escala regional, el Estado no deja de ser un actor central en este proceso como garante de la reproducción del capital. Vinculado a esto, una tercera conclusión es que si bien en la esfera de la planeación y ejecución de la infraestructura el papel del Estado es sustituido por una planificación supranacional, donde asumen un rol prioritario instituciones financieras como el BID y los foros y reuniones regionales, los Estados siguen siendo centrales en la legitimación y el financiamiento de las obras.

La cartera de proyectos 2017 de IIRSA se encuentra financiada en casi un 60% por el sector público, un cuarto de ella depende de iniciativas público-privadas, mientras que sólo el 15% de las inversiones de las obras provienen de actores privados. En número de proyectos la participación del sector público es aún más evidente ya que casi el 80% de los mismos registran financiamiento público, el 13% privado y solamente el 8% es mixto. Otro dato significativo es que el 83% de los proyectos de la Cartera 2017 son de alcance nacional, es decir, aunque resuelvan una conectividad regional están emplazados en territorios nacionales, sólo el 16% son binacionales y un 1% multinacionales (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

Pese a la preponderancia del financiamiento público, evidente en la Cartera de Proyectos de IIRSA ejecutada hasta el momento, es necesario mencionar que en los últimos años, y sobre todo ante la debilidad en la captación de divisas en los países de

Suramérica, los proyectos de infraestructura se están convirtiendo en un nuevo activo para obtener beneficios para los inversores internacionales y las empresas transnacionales. A través de nuevos mecanismos financieros, como el sistema de participación público privado, los países de la región buscan atraer a los inversores privados en una tendencia a la financiarización de la infraestructura que acompaña el proceso de financiarización de los commodities. Esta especulación financiera con los proyectos de infraestructura está respaldada por foros internacionales como el G20 e instituciones como la OMC, los cuales argumentan una brecha en la financiación de infraestructura entre los países desarrollados y los países subdesarrollados que es vista como un obstáculo para el crecimiento.

Dentro de ese complejo entramado de infraestructuras, proyectado para Suramérica con el objetivo de suplir este déficit en la provisión logística y de transporte, hay áreas que son consideradas estratégicas, nodos centrales para la circulación de flujos en la región. Esas áreas estratégicas denominadas por IIRSA como “*prioritarias*” para la integración están densamente cargadas de infraestructuras o se proyecta sobre ellas iniciativas de construcción y reconversión acordes a las necesidades establecidas de transporte y logística multimodal. Milton Santos (1997) argumentó que esos “*puntos luminosos y verticalizados*” resultan de la elección racional de los espacios por parte de los agentes hegemónicos para abrigar el orden global.

Uno de esos *puntos luminosos* para la actual dinámica comercial en el subcontinente es la Hidrovía Paraguay-Paraná que reactualiza su importancia en la circulación a partir de la expansión del agronegocio y la instalación en el Paraná medio e inferior de un complejo sistema portuario con gran capacidad exportadora. La ciudad de Santa Fe aspira a convertirse en este contexto en una zona de actividad logística de importancia, reubicando una vez más su puerto con el propósito de aprovechar de la mejor manera la condición de calado ultramarino del Paraná en ese tramo. Aquí es necesario explicitar la cuarta conclusión de esta tesis: la posición estratégica de la ciudad de Santa Fe no está dada únicamente por estar emplazada a la vera del Paraná, con capacidad de navegación de buques de gran porte, sino también y sobre todo, por estar ubicada en la intersección de la Hidrovía Paraguay-Paraná y el Corredor Bioceánico Central (Porto Alegre – Santa Fe – Coquimbo) lo cual revaloriza el territorio como un centro de distribución de flujos Norte – Sur y sobre todo Este – Oeste con miras fundamentalmente al mercado asiático.

Esta conclusión se vincula a la primera hipótesis específica de esta tesis: *“la reforma del Puerto de Santa Fe y la infraestructura asociada a ella, como parte del eje de integración Hidrovía Paraguay-Paraná, responde a un proceso de transnacionalización económica en la región”*. Es necesario aseverar que si bien la nueva infraestructura portuaria es parte de la reconversión hidroviaria del Paraná y esto está traccionado sobre todo por intereses y actores transnacionales, el desarrollo de esta tesis permitió ver que la articulación Este – Oeste, también vinculada a la transnacionalización, es un factor imprescindible en el impulso al emplazamiento de corredores de infraestructura y logística multimodal en Santa Fe.

Se observaron también convergencias y tensiones entre los actores transnacionales y el empresariado local en la concreción de esos proyectos. Las grandes obras de infraestructura en la ciudad de Santa Fe son vistas por las empresas nacionales y transnacionales como prioritarias para reducir costos y tiempos de circulación de las mercancías. Sin embargo, el empresariado local prioriza el negocio inmobiliario y rentista generado por los proyectos de infraestructura al agregar valor al precio del suelo urbano, como lo evidencia la elección de la traza del puente Santa Fe-Paraná.

En este sentido, como quinta conclusión se afirma que no es posible estudiar la reconversión portuaria de la ciudad de Santa Fe, objetivo primigenio de la investigación, sin abordar los proyectos de desarrollo complementarios de infraestructura de transporte, vial y ferroviario, que tienen un impacto profundo sobre el ordenamiento del territorio y la revalorización inmobiliaria de la tierra. En Santa Fe el proyecto de reconversión portuaria, aún en su etapa de licitación, trae aparejadas infraestructuras complementarias como la circunvalación ferroviaria y vial, el Puente Santa Fe – Santo Tomé y el Puente Santa Fe – Paraná. Este último es hoy una de las fuentes principales de conflicto porque la traza proyectada sobre la Isla del Sirgadero -desaconsejada por la Consultora ATEC que fue la encargada de hacer los estudios de factibilidad- afecta directamente a tres barrios de la ciudad: La Vuelta del Paraguay, Alto Verde y Colastiné Sur y otros de localidades aledañas.

Finalmente, considerando el trabajo de campo desarrollado entre el 2013 y 2018, se abordó el conflicto territorial desencadenado por formas antagónicas de uso del espacio geográfico en la ciudad de Santa Fe y localidades aledañas por el emplazamiento de grandes obras de infraestructura que amenazan con expulsar a las comunidades de sus

territorios. En el análisis se le dio relevancia principal a la voz de los vecinos y vecinas de los barrios y a miembros de movimientos sociales que trabajan en los territorios afectados.

Los capítulos finales de esta tesis estuvieron desarrollados en función de una segunda hipótesis específica de trabajo: *“Existen resistencias territoriales a la reconversión del puerto, y a las diversas obras vinculadas con este proyecto, como también visiones contradictorias sobre su aporte al desarrollo”*.

El conflicto por el proyecto de reconversión logística y el emplazamiento de grandes obras de infraestructura en la ciudad de Santa Fe expresa no sólo el enfrentamiento entre actores políticos y económicos con organizaciones ambientalistas tradicionales que identifican problemáticas específicas en el desarrollo de estas obras. La conflictividad manifiesta también la existencia de organizaciones más heterogéneas, integradas por diversos sectores sociales cuyas luchas se centran en la defensa de un territorio considerado propio, donde desarrollan prácticas esenciales a su reproducción material y cultural. El arraigo al territorio y sus estrategias de defensa no están restringidos al impacto ambiental de la infraestructura o a las problemáticas ambientales generadas exclusivamente por los efectos del extractivismo, sino que incorporan reivindicaciones históricas de estas comunidades como el acceso igualitario a servicios básicos, el acceso a viviendas dignas, la asistencia adecuada en momentos de crecidas e inundaciones, la salud poblacional, el respeto y reconocimientos de sus proyectos educativos autónomos, como en el caso del Bachillerato Popular, entre otras.

En este sentido, la sexta conclusión es que los movimientos sociales desarrollan por medio de una construcción colectiva basada en solidaridades sociales, económicas y culturales, estrategias de resistencia y sobrevivencia en conjunto, formas diversas de convivencia social en el espacio geográfico que asumen características particulares. El desarrollo de esta investigación permitió visibilizar cómo la experiencia colectiva de organización y gestión de la reproducción cotidiana, en un contexto de hostigamiento y presiones por la relocalización tanto en la Vuelta del Paraguay como en barrios y localidades aledañas, produce la re-existencia de sujetos políticos que procuran la supervivencia construyendo diversos espacios de autogestión.

Re-existir implica en la práctica de los movimientos sociales el diálogo de diferentes saberes para motivar solidaridades, desplegar formas creativas de producir espacialidades autogestivas en medio de la precariedad y el antagonismo estatal. La re-existencia se sustenta en un repertorio de acciones para lograr la visibilización de las

injusticias producidas por el desarrollo de obras públicas que materializan un ordenamiento vertical del territorio profundizando la exclusión social. El re-existir es un renacer colectivo en medio de tensiones políticas y conflictos sociales generados por la profundización de relaciones asimétricas, jerárquicas y de sometimiento entre los grupos en la producción del territorio. Estos movimientos sociales en resistencia a la infraestructura extractivista asumen entonces formas particulares en el actual momento histórico.

En primer lugar, y en relación a lo anterior, estos movimientos se territorializan (Seoane, 2013; Haesbaert, 2004; Porto Gonçalves, 2003, Zibechi, 2003), son movimientos territoriales. El territorio es un espacio de resistencia para las comunidades afectadas por el avance del extractivismo en la región, pero también de resignificación y de construcción de nuevas relaciones sociales, signado por una dinámica de apropiación social y de disputa frente a las racionalidades hegemónicas de uso del espacio. Esto es factible de ver en la experiencia de Proyecto Revuelta en el barrio La Vuelta del Paraguay de la ciudad de Santa Fe descrita en el capítulo VII de esta tesis, en la voz de las protagonistas.

Una segunda característica está vinculada a los “*repertorios de acción colectiva*” (Tarrow, 2004; McAdam, Tarrow, Tilly, 2001; Tilly, 1978). Los movimientos sociales desarrollan renovadas formas de protesta social, múltiples maneras de interpelar al Estado y sus políticas públicas. Estas nuevas prácticas en el caso de Proyecto Revuelta están vinculadas a la defensa de sus espacios de vida y subsistencia, y de lo que han denominado como la construcción de “*un territorio nuevo*”. En ese proceso han impulsado y concretado: censos participativos, relevamientos de obras prioritarias para el barrio, construcción de un espacio cultural, un bachillerato popular, instancias de formación, talleres, pedidos de informes y exigencias de políticas públicas al Estado, manifestaciones públicas, entre otras acciones.

Una tercera característica está vinculada al desarrollo de formas, espacios e instancias de participación horizontales que involucran directamente a los vecinos y vecinas en el movimiento. Instancias y procesos de toma de decisiones asamblearias, no burocratizadas y vinculadas a la democracia directa (Seoane, 2013). Tanto en lo que concierne a las decisiones internas de las organizaciones con las que se trabajó en esta tesis, como en las articulaciones entre estas, por ejemplo en la Coordinadora de la Costa, se evidencian formas igualitarias de participación, no jerárquicas, y sustentadas en la socialización y el diálogo de saberes.

En relación a lo anterior la cuarta característica es la articulación política entre organizaciones en el territorio. La experiencia de estos movimientos ha estado signada por una fuerte experimentación de convergencias horizontales. La Coordinadora de la Costa tiene un rol protagónico como espacio colectivo de articulación de movimientos en Santa Fe y localidades aledañas. Estas instancias de articulación no han tenido sólo el eje reivindicativo como objetivo, también están motivadas por una vocación por la formación colectiva de las organizaciones, los vecinos y las vecinas: organización de talleres, elaboración de cartillas, charlas–debate, entre otras actividades formativas.

Una quinta característica es el rol protagónico de las mujeres en todas las organizaciones identificadas y con las que se trabajó en esta investigación. La participación de las mujeres en los movimientos sociales adquiere particular relevancia cuando se propone reflexionar sobre las transformaciones del campo social y político en las últimas décadas (Longo, 2012), pero también cuando se observa la defensa de los territorios como espacio de reproducción de la vida. Las mujeres han asumido una participación e intervención activa en las organizaciones sociales que se oponen a las grandes obras de infraestructura proyectadas para Santa Fe, tienen un rol protagónico en la resistencia a las políticas extractivistas y al consecuente despojo en la región. De las entrevistas realizadas es posible inferir, como explicita Roxana Longo (2012), que la participación comunitaria, social y política de las mujeres no solo potencia sus subjetividades sino que además es imprescindible en el desarrollo de estos movimientos.

Por último, y como se logra ver claramente en las entrevistas realizadas a los representantes de grupos empresariales, a funcionarios públicos y a miembros de movimientos sociales, existe una tensión manifiesta en relación al aporte al desarrollo de estas mega-obras de infraestructura. Los movimientos sociales discuten con los actores hegemónicos la idea de desarrollo y de progreso. Denuncian un modelo y una concepción de desarrollo que impulsa un ordenamiento territorial autoritario, sin consulta a las poblaciones afectadas, por ejemplo en relación al emplazamiento de infraestructuras y el desarrollo de la logística extractiva.

Para instituciones como el BID y la CAF, con participación en el financiamiento de estos proyectos, el abordaje de los conflictos derivados del extractivismo se resolvería con una creciente participación ciudadana como observadora de las obras, una mayor inversión social en áreas intervenidas por modelos extractivos. Es decir, una participación orientada a mitigar los costos no a la toma de decisiones sobre los proyectos en sí. Desde esta

perspectiva “*los destrozos ambientales son asumidos como costo inevitable para lograr el desarrollo*” (Acosta, 2012). Sin embargo para los movimientos sociales la destrucción y el despojo del territorio no es un costo inevitable sino el resultado de un modelo que prioriza el lucro por sobre la preservación ambiental, el buen vivir de las comunidades, y su derecho a decidir.

IIRSA materializa sobre el espacio geográfico una visión de desarrollo lineal, donde el progreso está caracterizado por un aumento en la capacidad extractiva y exportadora de los países subdesarrollados integrándose de manera subordinada a las demandas del mercado internacional. Para los actores hegemónicos la infraestructura es una condición de posibilidad para el desarrollo, a partir de la expansión económica y la readaptación de los macrosistemas técnicos, desestimando el impacto que estas mega-obras tienen sobre los territorios y sus habitantes. Esta concepción, ligada a la “*ideología del progreso*” (Gudynas y Acosta, 2011) ha sido transversal en las casi dos décadas de expansión de la infraestructura regional en las áreas de energía, transporte y comunicación más allá de los cambios políticos significativos en los países de la región, en las orientaciones ideológicas de los gobiernos, y en las instituciones de integración regional. En el caso de la integración en infraestructura regional la visión geopolítica que prima es la del capital y los territorios son ordenados en función de sus lógicas.

En este sentido, los programas y proyectos de infraestructura no pueden quedar al margen de las transformaciones políticas internas y externas a los Estados ni a las acciones de los principales actores hegemónicos. En la región en los últimos años la integración experimentó cambios significativos. A mediados del 2018 el presidente argentino Mauricio Macri, junto con el presidente golpista de Brasil Michel Temer, y otros cuatro países del subcontinente anunciaron la suspensión indefinida en su participación del bloque regional de la UNASUR³⁸. La decisión afecta a la institucionalidad de la integración suramericana construida en las últimas décadas, abriendo interrogantes sobre el desarrollo de IIRSA – COSIPLAN.

En este contexto los principales países de la región vuelven, como en los años 90, a plegar sus intereses a las políticas de los países centrales del sistema internacional, sobre todo con EEUU. Se amplía la presencia en las instituciones internacionales como la OMC, la OCDE o el G20 y disminuye la participación en las instituciones regionales como

³⁸ La decisión fue justificada por desacuerdos con el proceso de toma de decisiones de la UNASUR, justo en el momento en que Evo Morales asume como presidente de la organización y luego de un año de inactividad de ésta durante la presidencia de Mauricio Macri.

MERCOSUR, CELAC o UNASUR. Esto marca un cambio profundo en las relaciones internacionales de Suramérica aunque los proyectos de infraestructura continúan desarrollándose hasta el momento con la misma celeridad y evitando discusiones de fondo sobre qué infraestructura se promueve y para quiénes. Esta situación ha llevado a algunos autores y autoras, e instituciones regionales como la CEPAL, a hablar de una “*integración silente*”, es decir, aquella que avanza aun en contextos de hostilidad económica y política y divergencias en las instituciones supranacionales.

Esto pone en evidencia que la lógica principal que impulsa a IIRSA, la materialización de proyectos que aumentan la fluidez de la circulación y amplían los circuitos de producción a escala global, es dominante sobre otras lógicas ligadas a la integración suramericana, al desarrollo regional y nacional. Las correlaciones de fuerzas en la geopolítica mundial y las aspiraciones e intereses de las grandes corporaciones despeñan un rol preponderante. En tal sentido, la integración regional en general y la integración en infraestructura en particular es un terreno, que aunque avanza, puede ser objeto de reconfiguración dado que atraviesa disputas como consecuencia de tensiones internas a la región pero sobre todo exógenas, con el desarrollo de nuevos equilibrios de poder en el sistema internacional. Desde el regionalismo abierto, pasando por la tensión con un regionalismo autónomo y latinoamericanista, en la actualidad la integración regional parece volver a escenarios de subordinación a las dinámicas de los actores hegemónicos en el sistema mundo en el marco de una disputa en ascenso entre China y EEUU que ha sido caracterizada como “guerra comercial”.

La creciente influencia China en América Latina en la última década con un crecimiento sostenido de inversiones, financiamiento y ejecución de infraestructuras, aumento del intercambio comercial, y acercamiento político con los principales países de la región, sobre todo con Brasil y Argentina, puede ser interpretada como un retroceso de la legitimidad de los EEUU y un creciente cuestionamiento de la hegemonía norteamericana en la región. En este sentido, dos acciones políticas desarrolladas por China en América Latina son centrales en el análisis de la temática abordada en esta tesis: el proyecto del canal interoceánico de Nicaragua, un segundo canal de Panamá que resolvería cuellos de botella en la circulación; y el hecho de que siete países latinoamericanos se unieran al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura para construir carreteras, vías férreas, puertos, aeropuertos y túneles, etc. En este sentido lo que preocupa a EEUU es la apropiación por parte del país asiático de aquellos recursos considerados como

estratégicos, junto a la incorporación de varios países latinoamericanos a la denominada “*nueva ruta de la seda*”, que pretende hacer del Pacífico un nodo comercial que se extenderá hacia China continental y a Europa.

Las nuevas relaciones entre el mundo y la región, establecidas desde comienzos del siglo XXI con la consolidación de modelos neo-extractivistas, son causa y consecuencia de una nueva constitución del espacio geográfico suramericano que profundiza la construcción de macrosistemas técnicos que permiten una mayor interacción e interdependencia entre los diferentes rincones del planeta, ampliando los nichos de acumulación de esas grandes potencias y sus empresas. El territorio suramericano es reconfigurado en función de estas dinámicas globales impuesta por actores globales, se promueven nuevos valores de uso para el territorio que en el caso de la Hidrovía Paraguay-Paraná y las obras vinculadas a la readaptación logística multimodal en el Paraná medio, muestran al mismo tiempo la consolidación de un perfil productivo históricamente dependiente en la región.

Lo antedicho evidencia que se asiste a un período de confrontación y crisis civilizatoria, dónde el territorio es eje de una disputa multidimensional. El nuevo ciclo del capital que se expresa en las últimas décadas es un “*quiebre histórico*” (Lander, 2011: 1) y una de sus expresiones fundamentales es la violencia con la que los actores centrales se apropian de los espacios de vida a partir de infraestructuras extractivas en un modelo de destrucción aparentemente ilimitado del territorio y la naturaleza. En este sentido, América del Sur se ha transformado en un eslabón fundamental en la posibilidades de expansión del capital, que Harvey denomina como “*acumulación por desposesión*”, en un espacio donde se precipitan tiempos diferenciados, actores con lógicas contrapuestas, verticalidades y horizontalidades, que lo hacen foco de una disputa multidimensional por la apropiación, el dominio y control de una porción de la superficie terrestre que para algunos actores es central en la reproducción del lucro, pero para otros contiene las posibilidades de subsistencia material y cultural de los pueblos.

BIBLIOGRAFÍA

- ACEBAL Anahí, ÁLVAREZ Álvaro, (2018); “*Disputas en el territorio ribereño de Santa Fe. Estudio del conflicto territorial por la infraestructura en la Vuelta del Paraguay*” Jornadas Platenses de Geografía y XX Jornadas de Investigación y de Enseñanza en Geografía. La Plata.
- ACEBAL Anahí, CROVELLA Fernán, (2017); “*Pensar lo posible... entre la instrumentalización de las inundaciones y las formas del habitar en sectores ribereños*”. Jornadas Interdisciplinarias sobre conflictos y problemáticas sociales. Universidad Nacional del Nordeste. Resistencia.
- ACOSTA Alberto, (2012); “*Extractivismo y neoextractivismo dos caras de la misma maldición*” en Mas allá del Desarrollo, Fundación Rosa Luxemburg, Editorial América Libre. Buenos Aires.
- ACSELRAD Henri, (2006); “*Las políticas ambientales ante las coacciones de la globalización*”. En Alimonda Héctor comp. Los tormentos de la materia. Aportes para una ecología política latinoamericana. Alimonda, CLACSO, Buenos Aires.
- ACSELRAD Henri, (2004); “*Conflictos ambientais no Brasil*”, Fundação Heinrich Boll, Río de Janeiro.
- ACSELRAD Henri, (2003); “*Cuatro tesis de sobre políticas ambientales ante las coacciones de la globalización*” documento digital disponible en: <http://www.unsam.edu.ar/profesores/ricardogutierrez/Achselrad%202003%20Cuatro%20tesis%20sobre%20pol%C3%ADticas%20ambientales%20y%20globalizaci%C3%B3n.pdf> Acceso 20 de enero de 2018
- ADAMOLI Jorge, (2016); “*La cuestión ambiental en la Hidrovía Paraguay-Paraná*” Documento digital disponible en: <http://jorgeadamoli.com/la-cuestion-ambiental-la-hidrovia-paraguay-parana/> Acceso 26 de septiembre de 2018
- ÁLVAREZ Álvaro, (2018); “*Las vías del despojo y los caminos de las resistencias. Pedagogías en disputa*” en Claudia Korol comp. Dialogo de Saberes y Pedagogía Feminista. Editorial América Libre. Buenos Aires.
- ÁLVAREZ Álvaro, (2017a); “*IIRSA los corredores del extractivismo*” en Mariano Feliz comp. El neodesarrollo en debate. Crisis, transición y alternativas. Editorial del Colectivo. Buenos Aires.

- ÁLVAREZ Álvaro, (2017b); *“Redibujando el mapa de América Latina. 15 años de la IIRSA, un análisis a diferentes escalas”* en Fernández Equiza Ana María comp. Debates sobre naturaleza y desarrollo: análisis a distintas escalas. Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.
- ANTUNES Ricardo, (2013); *“Los sentidos del trabajo. Ensayo sobre la afirmación y la negación del trabajo”* herramienta ediciones, Buenos Aires.
- ANTUNES Ricardo, (2003); *“¿Adiós al Trabajo? Ensayo sobre metamorfosis del trabajo y el rol central del trabajo”*. Editorial Herramienta y Taller de Estudios Laborales. Buenos Aires.
- APONTE García Maribel; (2015); *“La Teorización del Nuevo Regionalismo Estratégico en el ALBA- TCP”* en Aponte García y Amézquita (coord.), El ALBA-TCP: origen y fruto del nuevo regionalismo latinoamericano y caribeño. 1a ed. CLACSO, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- ARANDA Darío, (2012); *“Tierra Arrasada, petróleo, soja, pasteras y megaminería”* Editorial Sudamericana. Buenos Aires.
- ARCEO Enrique, (2011); *“El largo camino a la crisis: centro, periferia y transformaciones en la economía mundial”* Editorial Cara o Ceca, Buenos Aires.
- ARROYO Mónica, (1999); *“Notas sobre los cambios de final de siglo XX (A propósito de la globalización y su “irreversibilidad”)*” Revista Cátedra, de la Facultad de Filosofía, Ciencias y Letras de Colatina (Espíritu Santo), año II, No 2.
- AZCÁRATE Luxán, (2009); *“Grandes espacios geográficos. Subdesarrollo y países emergentes”* Editorial UNED, Madrid.
- BARREDA, Andrés, (2005); *“Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales”*, México, documento digital disponible en: <http://www.revistapueblos.org/old/spip.php?article311> Acceso 20 de septiembre de 2017.
- BARRENENGOA Amanda, (2017); *“El proceso de integración latinoamericana desde la experiencia de la UNASUR”* Revista Realidad Económica 305, Buenos Aires.
- BASUALDO, Eduardo, (2006); *“La reestructuración de la economía argentina durante las últimas décadas de la sustitución de importaciones a la valorización financiera”*. En Basualdo, Eduardo y Arceo, Enrique, Neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias nacionales. CLACSO, Buenos Aires.
- BATISTA DA SILVA Eliézer, (1997); *“Infra-estrutura para desenvolvimento sustentado e integração da América do Sul”* Editora Expressão e Cultura, Río de Janeiro.

- BELLONI Paula y WAINER Andrés, (2014); “*El rol del capital extranjero y su inserción en la América del Sur posneoliberal*” Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía, vol. 45, núm. 177. Universidad Nacional Autónoma de México, Distrito Federal. Documento digital disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/118/11830741005.pdf> Acceso 1 de abril de 2018
- BERICAT Eduardo, (1998); “*La integración de los métodos cuantitativo y cualitativo en la investigación social*”. Ed.Arial. Barcelona
- BLANCO, Jorge, (2015); “*Territorio, circulación y redes: articulaciones y tensiones*” en Arroyo Mónica, De Cássia Ariza da Cruz, organizadoras, Território e circulação. A dinâmica contraditória da globalização. Annablume, Sao Paulo
- BOLINAGA Luciano y SLIPAK Ariel, (2015); “*El consenso de Beijing y la reprimarización productiva de América Latina: El caso Argentino*” Revista Problemas del Desarrollo, 183. Documento digital disponible en: www.revistas.unam.mx/index.php/pde/article/download/52623/46826 Acceso 11 de octubre de 2017.
- BONO Laura, (2014); “*Los proyectos de infraestructura física en la región sudamericana y su relación con los procesos de integración comercial (2000 – 2010).El caso de la Hidrovía Paraguay-Paraná*” UNLP, FCJyS, Instituto de RRII, Tesis de Maestría en Relaciones Internacionales. Documento digital disponible en: http://www.iri.edu.ar/images/Documentos//tesis/tesis_bono.pdf Acceso 11 de julio de 2018.
- BOWEN Sofía, (2012); “*Movimientos sociales rurales y problemática medioambiental: la disputa por la territorialidad*” Documento digital disponible en: <http://www.psicoperspectivas.cl/index.php/psicoperspectivas/article/viewFile/187/194> Acceso 8 de septiembre de 2018.
- BRUCKMANN Mónica, (2012); “*Recursos naturales y la geopolítica de la integración sudamericana*” Instituto Perumundo - Fondo Editorial José Carlos Mariategui, Lima.
- CALZADA Julio, (2017); “*Origen y destino de los granos por la Hidrovía desde Santa Fe al norte. La creciente importancia del Gran Rosario*” Bolsa de Comercio de Rosario AÑO XXXV - N° EDICIÓN 1829. Rosario. Documento digital disponible en: http://www.bcr.com.ar/Pages/Publicaciones/informativosemanal_noticias.aspx?PIDNoticia=816 Acceso 26 de septiembre de 2018.
- CAPRA Katherina, (2003); “*La Hidrovía Paraná Paraguay. Una alternativa a los puertos del Pacífico*” Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas. Documento

digital disponible en: http://www.udape.gob.bo/portales_html/Documentos%20de%20trabajo/DocTrabajo/2003/HPP1.pdf. Acceso 18 de marzo de 2018

- CASTELLS Manuel, (1997); *“La era de la información”*. Vol.2: El poder de la identidad, Alianza, Madrid.

- CASTELLS Manuel, (1996); *“La era de la información”*. Vol.1: La sociedad red, Alianza, Madrid.

- CASTRO SOTO Gustavo, (2007); *“El movimiento social anti represas”* Revista Cubana de Filosofía N° 29. Documento digital disponible en:

<http://revista.filosofia.cu/articulo.php?id=107> Acceso 20 de abril de 2018.

- CATAIA Marcio, (2017); *“Uso del territorio y del lugar: poder de ordenamiento y contra-racionalidad”* en Alice Beuf comp. Ordenar los territorios. Perspectivas críticas desde América Latina. Universidad Nacional de Colombia

- CECEÑA Ana Esther, (2013); *“La concepción de integralidad y las integraciones descolonizadoras”* Observatorio latinoamericano de Geopolítica. Documento digital disponible en: <http://www.geopolitica.ws/article/integridad-en-las-integraciones-descolonizadoras/> Acceso 10 de septiembre de 2017

- CECEÑA Ana Esther, (2004); *“Estrategias de construcción de una hegemonía sin límites”* en Ana Esther Ceceña (comp.). Hegemonías y emancipaciones en el siglo XXI. CLACSO, Buenos Aires.

- CECEÑA Ana Esther, (2003); *“América Latina en la Geopolítica del poder”*, en Alternatives Sud: Les dessous de l'ALCA, vol. X, núm.1 CETRI-L'Harmattan, París.

- CECEÑA Ana Esther, (1999); *“La resistencia como espacio de construcción del nuevo mundo”*, en Revista Chiapas N° 7, ERA-IIEC, México.

- CECEÑA Ana Esther, Aguilar Paula, Motto Carlos, (2007); *“Territorialidad de la dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)”* Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, Buenos Aires.

- COMPOSTO Claudia y NAVARRO Mina Lorena, (2014); *“Claves de lectura para comprender el despojo y las luchas por los bienes comunes naturales en América Latina”* en Composto Claudia y Navarro Mina Lorena, comp. Territorios en Disputa, Bajo Tierra Ediciones, México DF.

- CORIA Ignacio, (2008); *“Hidrovía Paraguay-Paraná: consecuencias ambientales”* en <http://www.fepai.org.ar/Ecoepisteme/2008/Coria.pdf> Acceso 15 de abril de 2018.

- COSTA Darc, (2015); *“La Integración”* presentación en seminario Proyectos de Infraestructura y Cadenas de Valor Social en UNASUR. Documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/unasur_quito15_Darc_Costa.pdf Acceso 21 de septiembre de 2017
- COSTA Darc, (2011); *“La estrategia de la Integración”* comp. Darc Costa. América del Sur. Integración e Infraestructura. Capax Dei. Río de Janeiro.
- COSTA Darc, (2003); *“Estratégia Nacional. A cooperação sul-americana como caminho para a inserção internacional do Brasil”* LP&M Editores, Porto Alegre.
- COX Robert, (2014); *“Fuerzas sociales, estados y órdenes mundiales: Más allá de la Teoría de Relaciones Internacionales”* Grupo de Estudios de Relaciones Internacionales (GERI) – UAM, Madrid. Documento digital disponible en: <https://revistas.uam.es/index.php/relacionesinternacionales/article/download/.../5641> Acceso 28 de abril de 2018.
- DA PAZ André, (2011); *“En busca de la integración interna. Diagnóstico de la matriz de transporte de la integración suramericana”* en comp. Darc Costa. América del Sur. Integración e Infraestructura. Capax Dei. Río de Janeiro.
- DANIELE, Claudio y NATENZON Claudia, (1994); *“Las regiones naturales de la Argentina: caracterización y diagnóstico”*. en El Sistema Nacional de Areas Naturales Protegidas de la Argentina. Diagnóstico de su patrimonio natural y su desarrollo institucional. Buenos Aires.
- DE LA GARZA Enrique, (2011); *“Construcción de la identidad-acción colectiva entre trabajadores no clásicos como problema”* En E. de la Garza (coord.), Trabajo no clásico, organización y acción colectiva, Plaza y Valdés, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa. México D. F
- DE LA GARZA Enrique, (2010); *“Trabajo atípico, ¿Identidad o Fragmentación?: alternativas de análisis”*. En M. E. Pacheco, E. de la Garza y L. Reygadas (coords.), Trabajos atípicos y precarización del empleo. El Colegio de México. México DF.
- DE LA GARZA Enrique, (2005); *“Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto laboral ampliado”*. En E. de la Garza (comp.), Sindicatos y nuevos movimientos sociales en América Latina. Colección Grupos de Trabajo, CLACSO. Buenos Aires.
- DELGADO RAMOS Gian Carlo, (2010); *“América Latina y el Caribe como reserva estratégica de minerales”* en Delgado Ramos coordinador, Ecología Política de la minería en América Latina, UNAM, México DF.

- DELGADO RAMOS Gian Carlo, (2010); *“La gran minería en América Latina, impactos e implicaciones”* Acta Sociológica N°54
- DENZIN Norman, LINCOLN Yvonna, (2000); *“Handbook of qualitative research”*. 2nd ed. Thousand Oaks: Sage Publications.
- DIAMAND Marcelo, (1973); *“Doctrinas económicas, desarrollo e independencia: economía para las estructuras productivas desequilibradas: caso argentino”*. Paidós 1ª ed. Buenos Aires.
- FÉLIZ Mariano y LÓPEZ Emiliano, (2010); *“¿Por qué neodesarrollismo? Hacia una caracterización de la nueva modalidad de desarrollo capitalista en la Argentina reciente”*. Documento digital disponible en: <https://www.aacademica.org/000-027/186.pdf> Acceso 24 de octubre de 2017
- FERNANDES, Bernardo M, (2005); *“Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: Contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais”* OSAL 16, CLACSO, Buenos Aires.
- FERNÁNDEZ EQUIZA Ana María, (2013); *“Desarrollo y conflictos socioambientales. Indagaciones para construir nuevos posibles”* en Fernández Equiza Ana María (compiladora) Territorios. Economía internacional y conflictos socioambientales. UNCPBA, Tandil.
- FERRER Aldo , (2006); *“Globalización, desarrollo y densidad nacional: un abordaje a la experiencia de América Latina”*, en Ansaldi, Waldo (dir.), La democracia en América Latina: un barco a la deriva, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- FORNILLO Bruno, (2015); *“Geopolítica del Litio. Industria, Ciencia y Energía en la Argentina”*, Buenos Aires, Argentina, CLACSO.
- FOUCAULT Michel (1988), *“El sujeto y el poder”*, *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 50, No. 3.
- FURLAN Adriano Daniel (2016); *“Grandes sistemas técnicos y espacio geográfico. Revisión de posturas y articulaciones conceptuales”* Huellas N° 20. Documento digital disponible en: <http://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/huellas> Acceso 20 de junio de 2018.
- GALIMBERTI Cecilia, (2014); *“Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas”*. Arquitectura y Urbanismo, vol. XXXV, no 2. La Habana.
- GARCÍA Gustavo Daniel, (2016); *“El capital extranjero uno de los orígenes de la debilidad estructural argentina”* Revista Realidad Económica 299. Buenos Aires.

- GARCÍA Rolando, (2006); *“Sistemas Complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria”* Ed. Gedisa. Barcelona.
- GARCÍA Rolando, (1994); *“Interdisciplinariedad y Sistemas Complejos”* en Leff E. Comp. Ciencias Sociales y formación ambiental, Gedisa, Barcelona.
- GEARÓID Ó TUATHAIL, (1996); *“Critical Geopolitics. The Politics of Writing Global Space”* University of Minnesota Press.
- GRAMSCI Antonio, (2007); *“Antología. Selección, traducción y notas de Manuel Sacristán”* Siglo XXI Editores. México, D.F.
- GRAMSCI Antonio, (1999); *“Cuadernos de la cárcel”*. Ediciones Era/Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México, D.F.
- GRAS Alain, (1993); *“Grandeur et dépendance. Sociologie des macro-systèmes techniques”* Presses Universitaires de France, Paris.
- GUDYNAS Eduardo, (2013); *“Transiciones hacia un nuevo regionalismo autónomo”* en Alternativas al Capitalismo del siglo XXI. Ediciones Fundación Rosa Luxemburg. Editorial América Libre. Buenos Aires.
- GUDYNAS Eduardo, ACOSTA Alberto, (2011); *“El buen vivir o la disolución de la idea del progreso”* en Mariano Rojas coord. La medición del progreso y el bienestar. Propuestas desde América Latina. Foro Consultivo Científico y Tecnológico. México.
- GUDYNAS Eduardo, (2012); *“Debates sobre el desarrollo y sus alternativas en América Latina: Una breve guía heterodoxa”* en Grupo Permanente de Trabajo sobre Alternativas al Desarrollo, Más allá del Desarrollo, Ediciones Abya Yala, Quito.
- GUDYNAS Eduardo, (2009); *“Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo. Contextos y demandas bajo el progresismo sudamericano actual”* en: Extractivismo, política y sociedad. Varios autores. CAAP (Centro Andino de Acción Popular) y CLAES (Centro Latino Americano de Ecología Social). Quito.
- GUTIERREZ ROZO, Orlando, (2009); *“América latina en la economía mundial, entre la transnacionalización y la financiarización”* Apuntes CENES, Vol. XXVIII, N° 48, Bogotá.
- HAESBAERT Rogério (2004). *“O mito da desterritorialização: do «fim dos territórios» à multiterritorialidade”*, Río de Janeiro, Bertrand Brasil.
- HARVEY David, (2014); *“Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo”* Prácticas Constituyentes. Instituto de Altos Estudios Nacionales de Ecuador. Quito.

- HARVEY David, (2012); *“Ciudades Rebeldes. Del Derecho a la Ciudad a la Revolución Urbana”*. Akal. Buenos Aires.
- HARVEY David, (2005); *“El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión”*, en Panitch L. y Layes C. (eds.): *El nuevo desafío imperial*. Socialist Register, CLACSO, Buenos Aires.
- HEIDEGGER, Martín, (1997); *“La pregunta por la técnica”* en *Filosofía Ciencia y Técnica*, Editorial Universitaria, Tercera edición, Santiago de Chile.
- HOUTART François, (2014); *“De los bienes comunes al bien común de la humanidad”* documento digital disponible en: ppct.caicyt.gov.ar/index.php/alternativa/article/download/5512/pdf Acceso 20 de marzo de 2018.
- IVARS Jorge, (2013); *“¿Recursos naturales o bienes comunes naturales? Algunas Reflexiones”* Pap. trab. - Cent. Estud. Interdiscip. Etnolingüíst. Antropol. Sociocult. N° 26. Rosario
- JAGUARIBE Helio; FERRER Aldo; WIONCZEK Miguel; DOS SANTOS Theotónio, (2017); *“La dependencia político económica de América Latina”* CLACSO, Buenos Aires.
- JESSOP Robert, (2008); *“El futuro del Estado Moderno”* Editorial Los libros de la Catarata, Madrid.
- JESSOP Robert, (2004); *“La economía política de la escala y la construcción de las regiones transfronteriza”* Revista Eure, Vol. XXIX, N° 89, Santiago de Chile.
- LACOSTE Yves, (2009); *“Geopolítica. La larga historia del presente”*, Editorial Síntesis. Madrid.
- LANDER Edgardo, (2011); *“Los límites del planeta y la crisis civilizatoria. Ámbitos y sujetos de las resistencias”* en Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales. Documento digital disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/177/17731135009.pdf> Acceso 4 de septiembre de 2018.
- LEFEBVRE Henri, (1975); *“El derecho a la ciudad”* 3ª Edición, Editorial Península. Barcelona [1967].
- LEFF Enrique, (2005); *“La geopolítica de la biodiversidad y el desarrollo sustentable. Economización del mundo, racionalidad ambiental y reapropiación social de la naturaleza”* en Revista OSAL, año VI, N° 17. CLACSO, Buenos Aires.
- LIPIETZ Alain, (1994); *“El posfordismo y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo”* Serie Seminarios Intensivos de Investigación Documento de Trabajo N°4;

Facultad de Ciencias Económicas UBA. Documento digital disponible en: <http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2013/06/s4lipietz.pdf> Acceso 26 de abril de 2018.

- LONGO Roxana, (2012); *“El protagonismo de las mujeres en los movimientos sociales. Innovaciones y desafíos”* Editorial América Libre. Buenos Aires.

- LUXEMBURGO Rosa, (1968); *“La acumulación del capital”*, Edicions Internacionals Sedov. Documento digital disponible en:

<http://grupgerminal.org/?q=system/files/LA+ACUMULACI%C3%93N+DEL+CAPITAL.pdf> Acceso 4 de octubre de 2017

- MACHADO ARÁOZ Horacio, (2014); *“Territorios y cuerpos en disputa: extractivismo minero y ecología política de las emociones”* Revista sociológica de pensamiento crítico. Vol. 8. Buenos Aires.

- MACHADO ARÁOZ, Horacio; SVAMPA Maristella; VIALE, Enrique; GIRAUD, Marcelo; WAGNER, Lucrecia; AANTONELLI, Mirta; GIARRACA Norma y TEUBA Miguel, (2011); *“15 Mitos y Realidades de la minería transnacional en Argentina”* Editorial Herramienta, Buenos Aires.

- MALDONADO Gabriela, (2012); *“El agro en la urbe. Expresión del circuito superior de la producción agropecuaria pampeana en la ciudad de Buenos Aires (Argentina)”* Scripta Nova Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona. Documento digital disponible en: http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-452.htm#_edn22 Acceso 10 de agosto de 2018.

- MANZANAL Mabel, (2014); *“Desarrollo. Una perspectiva crítica desde el análisis del poder y del territorio”*, Realidad Económica 283, IADE, Buenos Aires.

- MARINI Ruy Mauro, (1977); *“La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo”* Cuadernos Políticos, número 12, editorial Era, México, D.F.

- MARTINEZ Paola, (2013); *“Bolivia frente a la IIRSA- COSIPLAN ¿Entre el extractivismo y la integración?”* documento digital disponible en:

<http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/becas/20131016053606/Informe.pdf> Acceso 13 de abril de 2018.

- MARTNER PEYRELONGUE Carlos, (2015); *“Articulación logística, modal y territorial de los puertos mexicanos en la globalización”* en Arroyo Mónica, De Cássia Ariza da Cruz, organizadoras, Território e circulação. A dinâmica contraditória da globalização. Annablume, Sao Paulo

- MARTNER PEYRELONGUE Carlos, (1999); *“Puertos, redes globales y territorio en el Pacífico mexicano”* documento digital disponible en:
<http://www.redalyc.org/html/138/13851507/> Acceso 10 de julio de 2018.
- MARX Carlos, (2003); *“El Capital”* Siglo XXI, México.
- MASSEY Doreen, (2005); *“La filosofía y la política de la espacialidad: algunas consideraciones”*, en: L. Arfuch (comp.), *Pensar este tiempo. Espacios, afectos, pertenencias*. Paidós. Buenos Aires.
- MAX NEFF MANFRED Erizalde Antonio y HOPENHAYN Martín, (1995); *“Desarrollo a escala humana: una opción para el futuro”* Cepaur, Fundación Dag Hammarskjöld. Medellín.
- MC ADAM Doug, TARROW Sidney, TILLY, Charles, (2001); *“Dynamics of Contention”*, Cambridge University Press, Cambridge.
- MELUCCI Alberto, (1999); *“Acción colectiva, vida cotidiana y democracia”* Editorial El Colegio de México, México.
- MOIRAGHI DE PÉREZ Liliana, (2001); *“Hidrovia: contaminación e impacto ambiental”* Documento digital disponible en:
<http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/2001/1-Sociales/S-019.pdf> Acceso 25 de septiembre de 2018.
- MONEDERO Juan Carlos, (2008); *“El Estado Moderno como relación social. La recuperación de un concepto politológico del Estado”* en Jessop Robert *“El futuro del Estado Moderno”* Editorial Los libros de la Catarata, Madrid.
- OCANTOS Ariel, (2018); *“Regionalismos Latinoamericanos e Integración Física en América del Sur. Apuntes para el análisis de la IIRSA y el COSIPLAN – UNASUR (2000 – 2015)”* Tesina de Grado, Licenciatura en Relaciones Internacionales. UNR, Rosario.
- ORNELAS Raúl, (2003); *“América Latina: territorio de construcción de la hegemonía”* Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales, mayo-agosto, año/vol. 9, número 002 Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- ORTEGA REYNA Jaime, (2010); *“Movimientos sociales en el Estado ampliado. Una lectura desde Gramsci”* documento digital disponible en:
<http://www.scielo.org.mx/pdf/soc/v25n72/v25n72a8.pdf> Acceso 20 de mayo de 2018
- OSZLAK Oscar, (1997); *“La formación del Estado argentino”* Ariel Historia, Buenos Aires.

- PADULA Raphael, (2011); *“Las perspectivas dominantes sobre la integración regional. Regionalismo Abierto y la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)”* comp. Darc Costa. América del Sur. Integración e Infraestructura. Capax Dei. Río de Janeiro.
- PADULA Raphael, (2010); *“Uma análise de integração regional de infraestrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000 – a partir de uma concepção político – estratégica, estruturalista e realista”* Tesis doctoral presentada en el Programa de Ingeniería de la producción (PEP) de COPPE/UFRJ. Río de Janeiro.
- PEREIRA LEITES, Sergio, (2012); *“Expansión de agronegocios, mercado de tierras y extranjerización de la propiedad rural en Brasil”* Revista Mundo Siglo XXI.
- PÉREZ Pablo, (2007); *“Agronegocios y Empresas Transnacionales. Las implicancias de un modelo agrícola basado en el monocultivo de la soja transgénica”* Serie: Cuadernos de Investigación no 4 Programa de vigilancia social de las empresas transnacionales, Buenos Aires, Argentina.
- PILLET CAPDEPÓN Felix, (2008); *“Las escalas del espacio: desde lo global a lo local”* Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. XII, núm. 270 documento digital disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-5.htm> Acceso 20 de febrero de 2017
- PINTO, Aníbal, (1976); *“Naturaleza e implicaciones de la heterogeneidad estructural de la América Latina”*, en El Trimestre Económico, vol. 37 (1), n. 145 México, D.F.
- PINTO, Aníbal, (1970); *“Heterogeneidad estructural y modelo de desarrollo reciente de la América Latina”* en Inflación: raíces estructurales, , Fondo de Cultura Económica. México, D. F.
- PINTOS Patricia, NARODOWSKI Patricio, (2012); *“La privatopía sacrílega. Efectos del urbanismo privado en los humedales de la cuenca baja del río Luján”* Ediciones Imago Mundi, Buenos Aires.
- POLANYI Karl, (1989); *“La gran transformación”* La Piqueta, Madrid.
- PORTO GONÇALVES Carlos Walter, (2015); *“Geo-grafías con Carlos Walter Porto Gonçalves”* Revista del Departamento de Geografía. FFyH – UNC – Argentina. Año 3. N° 4 - 1° semestre 2015.
<http://revistas.unc.edu.ar/index.php/cardi/index>
- PORTO GONÇALVES Carlos Walter, (2011); *“Ou inventamos ou erramos. Encruzilhadas de Integração Regional Sul-americana”*, en André Rego Viana, Pedro Silva

Barros e André Bojikian Calixtre (Organizadores). Governança Global e Integração da América do Sul, IPEA. Brasília

- PORTO GONÇALVES Carlos Walter, (2006); “*el agua no se le niega a nadie*” polis 14, documento digital disponible en: <https://polis.revues.org/5127> Acceso 27 de septiembre de 2017

- PORTO GONÇALVES Carlos Walter, (2003); “*A geograficidade do social; uma contribuição para o debate metodológico sobre estudos de conflito e movimentos sociais na América Latina*” en José Seoane (comp.) “*Movimientos Sociales y Conflicto en América Latina*” CLACSO, Buenos Aires.

- PREBISCH Raúl, (1981); “*Capitalismo periférico: crisis y transformación*” Fondo de Cultura Económica, México DF.

- PRECIADO CORONADO Jaime, UC Pablo, (2016); “*América Latina frente a China y Estados Unidos: triangulación geopolítica del sistema-mundo*” en Bialakowsky, Arnold Cathalifaud y Henrique Martins (Compiladores) *El pensamiento latinoamericano: Diálogos en Alas Teseopress*, Argentina.

- PRECIADO CORONADO Jaime, UC Pablo, (2010); “*La construcción de una geopolítica crítica desde América Latina y el Caribe. Hacia una agenda de investigación regional*” *Geopolítica(s)* vol. 1, núm. 1. Documento digital disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/14275>.

- PUSINERI Graciela, ARBUET Alejandra, FRANCO Lucía, JUAREZ Sergio, (2011); “*Territorio Informal Alto Verde, la necesidad ordenarlo para formalizarlo*” documento digital disponible en: <https://www.unl.edu.ar/iberoextension/dvd/archivos/ponencias/mesa1/territorio-informal-alto-ver.pdf> Acceso 1 de octubre de 2018.

- RASCOVÁN Alejandro, (2016); “*La infraestructura y la integración regional en América del Sur. Una visión geopolítica de los proyectos ferroviarios en el marco de IIRSA-COSIPLAN*” en *Relaciones Internacionales*, N° 51, Instituto de Relaciones Internacionales, UNLP, La Plata.

- RAUSCH Gisela Ariana, (2017); “*Relatos globales y tensiones locales: territorialidades materiales y discursivas durante el conflicto socioambiental por el proyecto Paraná Medio (Argentina, 1990)*” *Revista de Estudios Sociales* 65. Documento digital disponible en: <https://doi.org/10.7440/res65.2018.08> Acceso 20 de agosto de 2018

- RIBERA ARISMENDI Marco Octavio, (2008); *“La Amenaza del IIRSA en Bolivia”* Observatorio Ambiental Lidema, La Paz
- RODRÍGUEZ Gloria, (2007); *“Conflictos ambientales amenazan la salud de la población y la biodiversidad del planeta”* Revista de Derecho de la División de Ciencias Jurídicas de la Universidad del Norte. Barranquilla (Colombia). Documento digital disponible en:
<http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/derecho/indexderecho@uninorte.edu.co>
 Acceso 8 de julio de 2018
- ROUQUIÉ Alan, (1989); *“Qué es América Latina”* Edición Siglo XXI, México
- SANAHUJA José Antonio, (2009); *“Del “regionalismo abierto” al “regionalismo post-liberal”. Crisis y cambio en la integración regional en América Latina”* en Anuario de la Integración Regional en América Latina y el Gran Caribe, N° 7. Buenos Aires.
- SANTOS Milton, (2004); *“Por otra globalización: del pensamiento único a la conciencia universal”* Convenio Andrés Bello, Bogotá.
- SANTOS Milton, (2000); *“La Naturaleza del Espacio”*, Editorial Ariel, Barcelona.
- SANTOS Milton, (1997); *“Técnica espaço tempo – Globalização e meio técnico científico-informacional”* Hucitec, São Paulo.
- SANTOS Milton, (1996a); *“De la totalidad al lugar”*. Oikos-Tau. Barcelona.
- SANTOS Milton, (1996b); *“Metamorfosis del espacio habitado”*. Oikos-Tau. Barcelona.
- SANTOS Milton, (1994); *“Por uma economia política da cidade”* Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo.
- SANTOS Milton, (1993); *“Los espacios de la globalización”* en Anales de Geografía de la Universidad Complutense, Ed. Comp., Madrid. Documento digital disponible en:
<https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/viewFile/AGUC9393110069A/31671>
 Acceso 22 de marzo de 2017
- SANTOS Milton, (1979); *“O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos”*, Francisco Alves, Río de Janeiro
- SASSEN Saskia, (2010); *“Territorio, autoridad y derechos. De los ensamblajes medievales a los ensamblajes globales”*. Katz. Buenos Aires.
- SASSEN, Saskia, (1997); *“Las Ciudades en la Economía Global”*. Simposio La Ciudad latinoamericana y del Caribe en el nuevo Siglo, Barcelona.

- SEVARES Julio, (2007); “*Volatilidad financiera y vulnerabilidad latinoamericana. Causas, costos y alternativas*” en Vidal, Gregorio; Guillén R., Arturo. (comp) Repensar la teoría del desarrollo en un contexto de globalización. Homenaje a Celso Furtado. CLACSO. Documento digital disponible en: http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/vidal_guillen/13Sevares.pdf Acceso 20 de febrero de 2018.
- SGUT Martín, (2001); “*Políticas y acciones necesarias en el subsector de transporte por agua y puertos*” Buenos Aires.
- SILVEIRA María Laura, (2016); “*Constitución de los circuitos de la economía urbana en la globalización*” en Revista Universitaria de Geografía, N° 25. ISSN 0326-8373.
- SILVEIRA María Laura, (2011); “*Territorio y ciudadanía: reflexiones en tiempo de globalización*” UNI-PLURI/VERSIDAD Vol. 11 N°3 Medellín
- SILVEIRA María Laura, (2007); “*Los territorios corporativos de la globalización*” Geograficando, año 3 vol. 3. Documento digital disponible en: http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3665/pr.3665.pdf Acceso 3 de octubre de 2018.
- SEOANE José, TADDEI Emilio, ALGRANATI Clara, (2013); “*Extractivismo, despojo y crisis climática. Desafíos para los movimientos sociales y los proyectos emancipatorios de Nuestra América*” Heramienta Ediciones, Editorial El Colectivo, Buenos Aires.
- SEOANE José, TADDEI Emilio, (2003); “*Movimientos sociales, conflicto y cambios políticos en América Latina*” CLACSO. Buenos Aires. Documento digital disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal9/introcrono.pdf> Acceso 8 de julio de 2018.
- SERFATI Claude, (2010); “*La globalización bajo el dominio de las finanzas. Una trayectoria insostenible*” Revista Plus Trabajo N° 1. La Paz.
- STANDING Guy, (2013); “*El precariado. Una nueva clase social*” Barcelona: Pasado y Presente.
- SVAMPA Maristella, (2014); “*El desierto perpetuo del fracking*” artículo digital disponible en: <http://maristellavampa.net/blog/?p=450> Acceso 26 de septiembre de 2017
- SVAMPA Maristella, VIALE Enrique, (2014); “*20 mitos y realidades del fracking*” Editorial del Colectivo, Buenos Aires.

- SVAMPA Maristella, (2012); “*El Consenso de los commodities y la inflexión extractivista*” en *Movimientos Socioambientales en América Latina*, Revista OSAL 32, CLACSO, Buenos Aires.
- SVAMPA Maristella, (2011); “*Modelos de desarrollo, cuestión ambiental y giro eco-territorial*” en Alimonda Héctor (coordinador) *La naturaleza colonizada. Ecología política y minería en América Latina*. CLACSO. Buenos Aires.
- SVAMPA Maristella, (2011b); “*Pensar el desarrollo desde América Latina*” artículo digital disponible en: maristellasvampa.net/archivos/ensayo56.pdf Acceso 10 de octubre de 2017
- TARROW Sidney, (2004); “*Poder en Movimiento. Movimientos Sociales, Acción Colectiva y Política*” Alianza Editorial, Madrid.
- TILLY Charles, (1978); “*From Mobilization to Revolution*”, Reading, M.A, Addison-Wesley.
- TOURAINE Alain, (1993); “*La Voix et le regard*”, Sociologie des mouvements sociaux. París
- VALERO Julio, (2015); “*El precariado. Una nueva clase social, de G. Standing (reseña del libro)*”. Revista Colombiana de Sociología N° 38, Bogotá.
- VEGA CANTOR Renán, (2009); “*Crisis civilizatoria*”, Revista Herramienta. Documento digital disponible en: <https://www.herramienta.com.ar/articulo.php?id=1052> Acceso 4 de septiembre de 2018.
- VELÁZQUEZ Guillermo, (2005); “*Medio técnico-científico-informacional y equipamiento tecnológico: modernización y fragmentación territorial en la Argentina a comienzos del siglo XXI*”. Documento digital disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4015045.pdf> Acceso 25 de junio de 2018
- VELTZ Pierre, (1999); “*Mundialización, ciudades y territorios*”. Barcelona, Ariel.
- WALLERSTEIN Immanuel, (2013); “*Las incertidumbres del saber*” Gedisa, Barcelona.
- WALLERSTEIN Immanuel, (2010); “*El capitalismo histórico*”, Siglo XXI, México DF.
- WALLERSTEIN Immanuel, (2004); “*Impensar las ciencias sociales. Límites de los paradigmas decimonónicos*”. Editorial Siglo XXI México DF.
- WRIGHT MILLS Charles (1956), “*La élite del poder*”, FCE, México.
- ZAPATA GOLLÁN Agustín, (1941); “*Obras Completas*”, tomo 1 “La conquista Criolla, UNL, Santa Fe.

- ZEMELMAN Jorge, (2009); *“Uso crítico de la teoría. En torno a las funciones analíticas de la totalidad”* Instituto Politécnico Nacional México, México DF.
- ZENTNER Tamara, (2016); *“La construcción del territorio. Experiencias, producción y apropiación del espacio de los sectores populares en Santa Fe”*. Tesina de Grado. Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.
- ZIBECHI Raúl, (2015); *“Interconexión sin integración: 15 años de IIRSA”* <http://www.cipamericas.org/es/archives/16490> Acceso 20 de abril de 2018
- ZIBECHI Raúl, (2013); *“Brasil Potencia. Entre la Integración Regional y un nuevo imperialismo”* Baladre, Málaga.
- ZIBECHI Raúl, (2006); *“IIRSA: la integración a la medida de los mercados”* documento digital disponible en: <https://www.alainet.org/active/11812> Acceso 5 de marzo de 2018
- ZIBECHI Raúl, (2003); *“Los movimientos sociales latinoamericanos: tendencias y desafíos”* en Observatorio Social de América Latina. No. 9 CLACSO, Buenos Aires.
- ZUBERMAN Federico, (2012); *“La Cuenca del río de la Plata: núcleo central de la producción mundial de soja”* documento digital disponible en: http://fich.unl.edu.ar/CISDAV/upload/Ponencias_y_Posters/Eje02/Zuberman_Federico/Zuberman%20Parana%20nucleo%20sojero%20ARTICULO.pdf. Acceso 10 de abril de 2018
- ZUGAIB Eliana, (2006); *“A Hidrovia Paraguai – Paraná e seu significado para a diplomacia Sul-Americana do Brasil”* Funag. Brasilia. Documento digital disponible en: <http://www.funag.gov.br/ipri/btd/index.php/11-aprovadas-cae/3188-a-hidrovia-paraguai-parana-e-seu-significado-para-a-diplomacia-sul-americana-do-brasil> Acceso 4 de julio de 2018.

OTRAS FUENTES

- ACTIS Esteban, (2017); “*La política exterior de Michel Temer. Profundización de un ajuste ya anunciado*” documento digital disponible en: <http://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2017/10/bo-alatina-61-art-actis.pdf> Acceso 15 de marzo de 2018
- ALBA – TCP, (2014); “*Grupo nacional de trabajo del Consejo Social del ALBA-TCP, Cuba. Informe sobre los resultados en el 2014*” documento digital disponible en: <http://albatcp.cubaminrex.cu/documentos> Acceso 10 de abril de 2018.
- ÁLVAREZ Miguel Ángel, (2010); “*Estudio de las diversas opciones de navegación por el canal del Río Orinoco frente a las futuras demandas de transporte de las empresas ubicadas en la región Guayana*” documento digital disponible en: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal3/Geografiasocioeconomica/Geografiaeconomica/06.pdf> Acceso 5 de julio de 2018.
- ANSCHUTZ Gustavo, (2015); “*El desarrollo portuario, logístico y del transporte de cargas en el Siglo XXI*” documento digital disponible en: <http://www.marcotradenews.com/noticias/el-desarrollo-portuario-logistico-y-del-transporte-de-cargas-en-el-siglo-xxi-parte-ii-36594> Acceso 8 de agosto de 2018.
- ANTENAS José María, (2008); “*El complejo del Río Madera: resistencias e impacto socioambiental*” documento digital disponible en: <http://www.ecologiapolitica.info/?p=5672> Acceso 13 de abril de 2018
- ARANDA Darío, (2014); “*Las multinacionales del agro*” documento digital disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-248242-2014-06-10.html> Acceso 18 de octubre de 2017
- ARELLANO Fernando y Onatra Hernan, (2009); “*América Latina requiere una nueva arquitectura económica regional*” entrevista a Éric Toussaint. Documento digital disponible en: <http://www.cronicon.net/paginas/bid/nota2.htm> Acceso 19 de abril de 2018
- ARELLANO Fernando y Onatra Hernan, (2009); “*Se requiere un nuevo modelo de desarrollo con dimensión ambiental*” entrevista a Eduardo Gudynas. Documento digital disponible en: <http://www.cronicon.net/paginas/bid/nota4.htm> Acceso 19 de abril de 2018
- ATEC S.A, (2015); “*Conexión física entre las ciudades de Santa Fe (Santa Fe) y Paraná (Entre Ríos). Proyecto Ejecutivo. Etapa 1: elección de traza vial.*” Documento digital disponible en: <http://alianzasistema.org/2013/wp-content/uploads/2017/05/E1-AMBI-IGEAR-001-C-Aspectos-ambientales.pdf> Acceso 20 de junio de 2018

- BARCENA Alicia, (2015); “*Inversión extranjera directa hacia la región cayó 16% en 2014 tras un decenio de fuertes alzas*” documento digital disponible en: <https://www.cepal.org/es/comunicados/cp-ied-espanol> Acceso 17 de Octubre de 2017.
- BID, (2015); “*Infraestructura logística y conectividad: uniendo las Américas*” documento digital disponible en: https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7108/Infraestructura_Logistica_y_Conectividad.pdf?sequence=1 Acceso: 20 de septiembre de 2017.
- BID, (2000); “*Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur*” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Un%20Nuevo%20Impulso%20a%20la%20Integracion%20de%20la%20Infraestructura.pdf Acceso 20 de octubre de 2017.
- BIODIVERSIDAD, (2004); “*Estrategias corporativas agroindustriales en América Latina*” documento digital disponible en: <https://www.grain.org/article/entries/981-estrategias-corporativas-agroindustriales-america-latina> Acceso 20 de mayo de 2018.
- BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO, (2018); “*Notable: Las cargas por la hidrovía Paraná-Paraguay equivalen a la cuarta parte de las cargas totales de Argentina*” Boletín N° 1858. Documento digital disponible en: https://www.bcr.com.ar/Publicaciones/Informativo%20semanal/bcr2018_05_18.pdf Acceso 10 de julio de 2018.
- BOLSA DE COMERCIO DE SANTA FE, (2003); “*Santa Fe, la primera ciudad puerto*” documento digital disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/download.php?file=LibroSantaFePrimeraCiudadPuerto.pdf> Acceso 10 de octubre de 2018.
- CAF, (2016); “*Los ríos podrían transformar el transporte y las comunicaciones en Suramérica*” Documento digital disponible en: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2016/07/los-rios-podrian-transformar-el-transporte-y-las-comunicaciones-en-suramerica/> Acceso 5 de julio de 2018.
- CAF, (2016); “*Hidrovías para el desarrollo y la integración suramericana*” Documento digital disponible en: <http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/919/CAF-Hidrovias.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acceso 6 de julio de 2018.

- CAF, (1998); “*Los ríos nos unen: Integración Fluvial Suramericana*” documento digital: file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Los%20rios%20se%20unen_Integracion%20fluvial%20suramericana.PDF Acceso 4 de julio de 2018.
- CÁMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCIÓN, (2014); “*Las zonas de actividad logística en la experiencia internacional. Su rol estratégico para incrementar la competitividad*” Area de Pensamiento estratégico, CAMARCO.
- CÁMARA DEL COMERCIO EXTERIOR DE SANTA FE, (22/9/2015); “*La Mesa de Entidades Productivas se reunió por la traza del Puente Paraná-Sta Fe*” documento digital disponible en: <http://www.comercioexterior.org.ar/nota/3691-la-mesa-de-entidades-productivas-se-reunio-por-la-traza-del-puente-parana-sta-fe.html> Acceso 8 de agosto de 2017
- CASSANELLO Nicolás, (2015); “*El Corredor Bioceánico Central Porto Alegre – Coquimbo*” documento digital disponible en: <http://portorium.blogspot.com.ar/2015/06/corredor-bioceanico-central-porto.html> Acceso 17 de abril de 2018
- CASTRO Nazaret, (2014); “*Hacia un sub-imperialismo brasileño*” documento digital disponible en: <https://www.esglobal.org/hacia-un-subimperialismo-brasileno/> Acceso 17 de abril de 2018.
- CENTRO DE ESTUDIO Y ACCIÓN POPULAR (CEAP), (2014); “*La trastienda de la gestión y el traslado del Puerto de Santa Fe*” documento digital disponible en: <http://ceaccionpopular.blogspot.com/2014/07/la-trastienda-de-la-gestion-y-el.html> Acceso 30 de mayo de 2018.
- CENTRO DE ESTUDIOS Y ACCIÓN POPULAR (CEAP), (2014); “*Defraudación a tres niveles en el Puerto de Santa Fe*” documento digital disponible en: ceaccionpopular.blogspot.com/2014/12/informe-defraudacion-los-tres-niveles.html Acceso 12 de marzo de 2017.
- CENTRO DE ESTUDIOS Y ACCIÓN POPULAR (CEAP), (2012); “*Interrogantes en relación a la obra del nuevo puerto de Santa Fe*” Santa Fe. Documento digital disponible en: <http://ceaccionpopular.blogspot.com/> Acceso 8 de julio de 2018
- CENTRO DE ESTUDIOS PARA EL DESARROLLO PORTUARIO LOGÍSTICO AVANZADO (CEDPLA), (2016); “*Perfil estratégico competitivo para el estudio del nuevo puerto de Santa Fe*” Centro de Estudios y Servicios Bolsa de Comercio de Santa Fe, Santa Fe.

- CEPAL, (2018); “*Movimiento de carga en contenedores de los puertos de la región aumentó 6,1% en 2017*” Documento digital disponible en: <https://www.cepal.org/es/comunicados/movimiento-carga-contenedores-puertos-la-region-aumento-61-2017> Acceso 10 de julio de 2018
- CEPAL, (2017); “*La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe INFORME 2017*” documento digital disponible en: <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/42023> Acceso 20 de octubre de 2017
- CEPAL, (2016); “*La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe INFORME 2016*” documento digital disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40213/S1600664_es.pdf?sequence=7&isAllowed=y Acceso 20 de octubre de 2017
- CEPAL, (2016 b); “*Boletín del comercio de bienes en América Latina y el Caribe – cuatro trimestre de 2016 N° 26*” documento digital disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41349/Boletin_estadistico_n26_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y Acceso 24 de octubre de 2017
- CEPAL, (2015); “*La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe INFORME 2015*” documento digital disponible en <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/38214> Acceso 20 de octubre de 2017
- CEPAL, (2014); “*La brecha de infraestructura económica y las inversiones en América Latina*” Edición N° 332 – N°4. Documento digital disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37286/Bolet%C3%ADn%20FAL%20332_es.pdf Acceso 20 de septiembre de 2017
- CEPAL, (2012); “*La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe INFORME 2012*” documento digital disponible en: <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/1151> Acceso 20 de octubre de 2017
- CEPAL, (2010); “*La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe INFORME 2010*” documento digital disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/1141/S2011016_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y Acceso 20 de septiembre de 2017
- CEPAL, (1994); “*El regionalismo abierto en América Latina. La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad*”. Naciones Unidas, Santiago de Chile.

- CEPAL – OIT, (2016); “*Coyuntura laboral en América Latina y el Caribe*” documento digital disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40097/S1600316_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y Acceso 26 de septiembre de 2017
- CEPAL – OIT, (2017); “*Panorama laboral 2017. América Latina y el Caribe*” documento digital disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_613957.pdf Acceso 22 de marzo de 2018
- CEPAL – UNASUR, (2011); “*Infraestructura para la Integración Regional*” documento digital disponible en: <http://ceed.unasursg.org/Espanol/09-Downloads/Biblioteca/Unasur-Infraestructura.pdf> Acceso 2 de mayo de 2018.
- CERZOLI Micaela, (2016); “*Argentina y el nuevo escenario internacional*” documento digital disponible en: <http://www.lavoz.com.ar/opinion/argentina-y-el-nuevo-escenario-internacional> Acceso 20 de marzo de 2018.
- CIRINO Julio, (2016); “*La geoeconomía, un concepto nuevo en nuestro hemisferio*” Documento digital disponible en: <https://www.geoeconomicgps.com/perspectivas-geoconoacutemicas--geoeconomic-outlook/la-geoeconomia-un-concepto-nuevo-en-nuestro-hemisferio-julio-a-cirino> Acceso 8 de Octubre de 2018
- COMITÉ DE DIRECCIÓN EJECUTIVA DE IIRSA, CDE, (2002); “*Hacia una visión estratégica compartida para la integración de la infraestructura de América del Sur*” documento digital disponible en: <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2009/02895a04.pdf> Acceso 8 de agosto de 2017.
- CONSEJO DE ENTIDADES EMPRESARIAS Y DE LA PRODUCCIÓN DE LA PROVINCIA DE SANTA FE, (2007); “*Aportes para la formulación del plan estratégico de la región centro. Propuestas para el desarrollo económico de la provincia de santa fe y la región centro*”.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE BRASIL, 2016; “*A hidrovía Paraná-Tietê*” Documento digital disponible en: <http://www.dnit.gov.br/hidroviarias/hidroviarias-interiores/hidrovia-parana> Acceso 22 de julio de 2018
- DIARIO EL LITORAL, (14/4/2018); “*Llegar a buen puerto*” documento digital disponible en: <http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2018/04/14/laregion/REG-04.html> Acceso 14 de abril de 2018

- DIARIO EL LITORAL, (19/11/2017); “*La ciudad compartió su experiencia sobre resiliencia urbana en Tailandia*” documento digital disponible en: https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/159729-la-ciudad-compartio-su-experiencia-sobre-resiliencia-urbana-en-tailandia-buscan-financiamiento-para-el-desarrollo-del-parque-del-norte-area-metropolitana.html Acceso 19 de noviembre de 2017
- DIARIO EL LITORAL, (5/11/2017); “*Recomiendan que Santa Fe se desarrolle como polo logístico*” documento digital disponible en: https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/158856-recomiendan-que-santa-fe-se-desarrolle-como-polo-logistico-estrategia-de-resiliencia-area-metropolitana.html Acceso 5 de noviembre de 2017.
- DIARIO EL LITORAL, (2/3/2017); “*Un nodo logístico para la Región Centro y el Mercosur*” documento digital disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2015/03/02/economia1/ECON-04.html> Acceso 2 de marzo de 2017
- DIARIO EL LITORAL, (26/12/2015); “*La crecida complica a Colastiné Sur*” documento digital disponible en: https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/124201-la-crecida-complicar-a-colastine-sur?fbclid=IwAR2I00-PR-ycaZkMBiZYSFOYoWCnnCr3CB84u0u-3bigKH9MBEjohbxf86I Acceso 10 de agosto de 2017
- DIARIO EL LITORAL, (19/11/2015) “*El Puerto Clave para el desarrollo urbano*” documento digital disponible en: <http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2005/11/19/economia1/ECON-01.html> Acceso 4 de agosto de 2017
- DIARIO EL LITORAL, (24/9/2015); “*Puente a Paraná: el municipio impugnó la decisión de Vialidad*” documento digital disponible en: https://m.ellitoral.com/amp/id_um/119888-puente-a-parana-el-municipio-impugno-la-decision-de-vialidad Acceso 22 de agosto de 2017
- DIARIO EL LITORAL, (20/9/2015); “*Las tres trazas elegidas van a inundar a Santa Fe*” documento digital disponible en: https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/119666-puente-a-parana-las-tres-trazas-elegidas-van-a-inundar-a-santa-fe Acceso 20 de octubre de 2017

- . DIARIO SIN MORDAZA -ENTRE RÍOS, (22/05/2017); “*Desigual distribución de las obras en el Puente Santa Fe -Paraná*” documento digital disponible en: http://www.sinmordazaentrerios.com/edicionpapel/SM_N09.pdf Acceso 4 de julio de 2017
- DIARIO UNO SANTA FE, (20/7/2015); “La vecinal y el Centro de Salud de Colastiné Sur realizaron un censo” documento digital disponible en: https://www.unosantafe.com.ar/santafe/la-vecinal-y-el-centro-de-salud-de-colastine-sur-realizaran-un-censo-07202015_S1-2o2r_w7?fbclid=IwAR3zXcaSadjhE_H_TgVpSbIvBATgPaYlPYbNnwEg33ya_-cJmeJfbgKhkdU Acceso 10 de agosto de 2017
- DIARIO UNO SANTA FE, (29/1/2016); “*Colastiné Sur vigila las defensas y advierte sobre el regreso a casa*” https://www.unosantafe.com.ar/santafe/colastine-sur-vigila-la-defensa-y-advierte-sobre-el-regreso-a-casa-01292016_BklgxwNPvm?fbclid=IwAR2I00-PR-ycaZkMBiZYSFOYoWCnnCr3CB84u0u-3bigKH9MBEjohbxf86I Acceso 10 de agosto de 2017
- EBUS Bram, (2018); “*La apuesta minera contra el Escudo de Guayanés*” documento digital disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/la-apuesta-minera-contra-el-escudo-guyanes-articulo-734137> Acceso 13 de abril de 2018.
- ENTE BINACIONAL DEL ITAIPÚ, (2010); “*La Cuenca del Paraná*” Documento digital disponible en: <https://www.itaipu.gov.py/print/597> Acceso 12 de septiembre de 2018
- EPE, (2017); “*Brasil se consolidará como exportador de petróleo*” documento digital disponible en: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/es/economia/noticia/2017-06/brasil-se-consolidara-como-exportador-de-petroleo-dice-director-de-estatal> Acceso 4 de abril de 2017.
- ESCUELA DE CIENCIAS EMPRESARIALES DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL NORTE, (2016); “*Estudio de complementariedad económica entorno al Corredor Bioceánico Central, Porto Alegre - Coquimbo*” Gobierno Regional de la Región de Coquimbo. Chile.
- FAO, (2016); “*Informe de situación de los bosques en el mundo*” documento digital disponible en: <http://www.fao.org/3/a-i5850s.pdf> Acceso 25 de septiembre de 2017
- FAO, (2009); “*Informe de situación de los bosques en el mundo*” documento digital disponible en: <http://www.fao.org/docrep/011/i0350s/i0350s00.htm> Acceso 20 de septiembre de 2017

- FAYANÁS ESCUER, Edmundo, (2011); “*El río Amazonas: un futuro incierto*” documento digital disponible en: <https://www.ecodebate.com.br/2011/07/05/el-rio-amazonas-un-futuro-incierto-por-edmundo-fayanas-escuer/> Acceso 5 de julio de 2018.
- FLANGINI, Yamandú Esteban, (2015); “*Rutas de Cargas*” documento digital disponible en: <http://www.visionmaritima.com.uy/noticias/opinion-noticias/rutas-de-cargas/> Acceso 21 de julio de 2018.
- FUNDACIÓN INSTITUTO DE DESARROLLO REGIONAL DE ROSARIO, (2018); “*Presente y futuro del transporte en la Hidrovía Paraguay-Paraná*”, Programa de Infraestructura Regional para la Integración. UNR, Rosario.
- G20, (2009); “*Leaders Statement: The Pittsburgh Summit*” documento digital disponible en: <http://www.g20.utoronto.ca/2009/2009communique0925.html#jobs> Acceso 9 de Octubre de 2018.
- GALÍNDEZ Mariano, (10/10/2014) “*Interesado en el Puerto de Santa Fe envuelto en escándalo narco*” documento digital disponible en: https://puntobiz.com.ar/noticias/val/94396/val_s/74/interesado-en-el-puerto-de-santa-fe-envuelto-en-escandalo-narco.html Acceso 10 de diciembre de 2017
- GHIOTTO Luciana, (2018); “*La infraestructura para el desarrollo - una prioridad en el debate del G20*” documento digital disponible en: <https://mejorsintlcorg.files.wordpress.com/2018/05/infraestructura-para-el-desarrollo-material.pdf> Acceso 20 de septiembre de 2018
- GIORDANO Paolo, (2017); “*Estimaciones de las tendencias comerciales de América Latina y el Caribe*” Banco Interamericano de Desarrollo. Documento digital disponible en: <file:///D:/Estimaciones%20de%20las%20tendencias%20comerciales%20America%20Latina%20y%20el%20Caribe%20Edicion%202017.pdf> Acceso 11 de octubre de 2017
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE SANTA FE, (2016); “*Programa Santa Fe como vamos*” documento digital disponible en: http://www.santafeciudad.gov.ar/gobierno/transparencia/como_vamos.html Acceso 2 de mayo de 2017
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE SANTA FE, (2011); “*La gestión del cambio 2007-2011*”. Documento digital disponible en: http://santafeciudad.gov.ar/gobierno/campanas_publicaciones/gestion_cambio.html Acceso 8 de julio de 2018

- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE SANTA FE, (2010); “*Plan Director Vial y Ferroviario*” documento digital disponible en: http://www.santafeciudad.gov.ar/media/files/LaGestionDelCambio_Capitulo_1.pdf Acceso 26 de marzo de 2017.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE SANTA FE, (2008); “*Plan Urbano Santa Fe Ciudad 2007-2008*” Documento digital disponible en: <http://www.santafeciudad.gov.ar/> Acceso 5 de julio de 2018
- GOBERNACIÓN DE LA PROVINCIA DE SANTA FE, (2/5/2016); “*Decreto N.º 0893*”
- GOBERNACIÓN DE LA PROVINCIA DE SANTA FE, (2018); “*Infraestructura y Obras. Hidrovía Paraguay-Paraná*” Documento digital disponible en: [http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/194683/\(subtema\)/206664](http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/194683/(subtema)/206664) Acceso 13 de septiembre de 2018.
- GOBERNACIÓN DE LA PROVINCIA DE SANTA FE, (2012); “*Plan estratégico provincial visión 2030*” documento digital disponible en: <https://www.santafe.gov.ar/archivos/PEP.pdf> Acceso 5 de julio de 2018
- GRAIN, (2012); “*La república unida de la soja recargada*” documento digital disponible en: <https://www.grain.org/article/entries/4739-la-republica-unida-de-la-soja-recargada> Acceso 24 de abril de 2018.
- HERMIDA Raúl, (2017); “*El tune de Agua Negra y el Corredor Bioceánico Central*” documento digital disponible en: <http://www.bcr.com.ar/Secretara%20de%20Cultura/Revista%20Institucional/2017/Enero/3%20El%20t%C3%BAnel%20de%20Agua%20Negra%20y%20el%20Corredor%20Bioce%C3%A1nico%20Central.pdf> Acceso 2 de febrero de 2018.
- HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE SANTA FE DE LA VERA CRUZ, (2014); “*Ordenanza Municipal N° 8.813. Reglamento de Zonificación*”, documento digital disponible en: <http://www.concejosantafe.gov.ar/index.php?section=normativa&sub=tema&filtro=Reglamento-de-Zonificacion---Reglamento-de-Ordenamiento-Urbano&start=60> Acceso 10 de enero de 2017
- HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE SANTA FE DE LA VERA CRUZ, (14/08/2008); “*Ordenanza 11.512*” documento digital disponible en: http://santafeciudad.gov.ar/blogs/gdr/wp-content/uploads/2013/04/ORDE_11512.pdf Acceso 4 de marzo de 2017

- IIRSA, (2011); “*IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos*” 1ª Edición, BID-INTAL, Buenos Aires.
- IIRSA, (2009); “*Planificación Territorial Indicativa. Cartera de Proyectos 2009*” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb09_completo_baja.pdf
Acceso 20 de noviembre de 2017
- IIRSA, (2004); “*Planificación Territorial Indicativa. Cartera de Proyectos 2004*” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb04_01_completo.pdf Acceso 6 de abril de 2018
- IIRSA, (2003); “*Evaluación de los principales puertos de América del Sur. Análisis institucional técnico y económico*” documento digital disponible en: <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2008/01721.pdf>
- IIRSA – COSIPLAN, (2017); “*Cartera de Proyectos 2017*” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_DIGITAL.pdf
Acceso 8 de marzo de 2018
- IIRSA – COSIPLAN, (2017b); “*Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), 2017*” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/API_DIGITAL.pdf Acceso 12 de marzo de 2018
- IIRSA - COSIPLAN, (2016a); “*Caracterización socioeconómica y ambiental. Eje Andino*” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Caracterizaci%C3%B3n_EJE_ANDINO_final.pdf Acceso 12 de julio de 2018
- IIRSA – COSIPLAN, (2016b), “*Caracterización socioeconómica y ambiental. Eje del Sur*” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Caracterizaci%C3%B3n_%20Eje%20del%20Sur%20Versi%C3%B3n%20Final.pdf Acceso 12 de julio de 2018
- IIRSA – COSIPLAN, (2016c), “*Caracterización socioeconómica y ambiental. Eje de Capricornio*” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Caracterizaci%C3%B3n_EJE_CAPRICORNIO_final.pdf Acceso 12 de julio de 2018.

- IIRSA- COSIPLAN, (2016d); “*Caracterización socioeconómica y ambiental. Eje Perú, Brasil, Bolivia*” Documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Caracterizaci%C3%B3n_EjePBB_Final.pdf Acceso 12 de julio de 2018
- IIRSA- COSIPLAN, (2016e); “*Caracterización socioeconómica y ambiental. Eje Escudo Guayanés*” Documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Caracterizaci%C3%B3n_EJEESCUDOGUAYAN%C3%89S_VersionFinal.pdf Acceso 12 de julio de 2018.
- IIRSA- COSIPLAN, (2016f); “*Caracterización socioeconómica y ambiental. Eje Amazonas*” Documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Caracterizaci%C3%B3n_EJE_AMAZONAS_final.pdf Acceso 12 de julio de 2018.
- IIRSA- COSIPLAN, (2016g); “*Caracterización socioeconómica y ambiental. Eje Interoceánico Central*” Documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Caracterizaci%C3%B3n_EjeIOC_Final.pdf Acceso 12 de julio de 2018.
- IIRSA- COSIPLAN, (2016h); “*Caracterización socioeconómica y ambiental. Eje Mercosur-Chile*” Documento digital disponible: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Caracterizaci%C3%B3n_Eje_MERCOSUR-Chile_final.pdf Acceso 12 de julio de 2018.
- IIRSA – COSIPLAN, (2016i); “*Caracterización socioeconómica y ambiental. Eje Hidrovía Paraguay-Paraná*” Documento digital disponible: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Caracterizaci%C3%B3n_EJE_HPP_final.pdf Acceso 12 de julio de 2018.
- INFOCAMPO, (18/3/2015); “*El proyecto de reconvertir el puerto de Santa Fe sigue vivo*” Documento digital disponible en: <http://www.infocampo.com.ar/el-proyecto-de-reconvertir-el-puerto-de-santa-fe-sigue-vivo/> Acceso 14 de septiembre de 2018.
- JEREZ Bárbara, (2016); “*El avance de una territorialidad transfronteriza del litio en la Puna argentino-chilena*” documento digital disponible: <http://www.gensur.org/index.php/docs/115-gensur/litio/280-el-avance-de-una-territorialidad-extractivista-transfronteriza-del-litio-en-el-altiplano-argentino-chileno> Acceso 22 de marzo de 2018.

- LARDE Jannette y SANCHEZ Ricardo, (2014); “*La brecha de infraestructura económica y las inversiones en América Latina*” Boletín Fal N.º 332. CEPAL. Documento digital disponible en: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/37286> Acceso 20 de febrero de 2018.
- LUCÁRGELI Jorge, (2016); “*Las exportaciones extra-regionales de manufacturas de los países sudamericanos*” Banco Interamericano de Desarrollo. Documento digital disponible en: <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7618/Las-exportaciones-extra-regionales-de-manufacturas-de-los-paises-sudamericanos.pdf> Acceso 11 de octubre de 2017
- LUCE Mathias, (2011); “*El subimperialismo brasileño en Bolivia y América Latina*” documento digital disponible en: <http://red.pucp.edu.pe/ridei/files/2011/08/051.pdf> Acceso 2 de febrero de 2018.
- MARCONDES RODRIGUES Mauro, (2013); “*La metodología de planificación territorial indicativa de IIRSA*” documento digital disponible en: <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2013/11538a04.pdf> Acceso 5 de marzo de 2018
- MARCONDES RODRIGUES Mauro, (2009); “*La planificación territorial basada sobre ejes y grupos*” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cap_baires09_mauro_marcondes.pdf Acceso 9 de marzo de 2018.
- MARTÍN Jeremy, (2015); “*Shale gas en América Latina*” documento digital disponible en: <http://energiaadebate.com/shale-gas-en-america-latina/> Acceso 26 de septiembre de 2017.
- MEGO Andrés, (2007); “*IIRSA: Un reto para Suramérica*” documento digital disponible en: <https://www.foei.org/wp-content/uploads/2015/05/IIRSA07.pdf> Acceso 17 de abril de 2018.
- MINISTERIO DE TRANSPORTE, (2018); “*El Belgrano Cargas ya tiene 500 kilómetros de vías nuevas*” documento digital disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-belgrano-cargas-ya-tiene-500-kilometros-de-vias-nuevas> Acceso 5 de julio de 2018
- MINISTERIO DEL INTERIOR OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA, (2018); “*Plan estratégico territorial*” documento digital disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/interior/secretaria-de-planificacion-territorial-y-coordinacion-de-obra-publica/plan-estrategico-territorial> Acceso 5 de octubre de 2018.

- MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA; (2013); “*Relevamiento y sistematización de problemas de tierras de los agricultores familiares en Argentina*” documento digital disponible en: <http://www.ucar.gob.ar/images/publicaciones/Relevamiento%20y%20sistematizaci%C3%B3n%20de%20problemas%20de%20tierra%20de%20los%20agricultores%20familiares%20en%20Argentina.pdf> acceso junio de 2018.
- MOSCARIELLO Esteban, (2016); “*Hidrovia Paraguay-Paraná: columna vertebral para la integración*” en: <https://www.cronista.com/columnistas/Hidrovia-Paraguay-Parana-columna-vertebral-para-la-integracion-20160923-0030.html> Acceso 17 de abril de 2018
- MÜLLER Bettina, (2018); “*El Futuro del Trabajo - un debate en el G20*” documento digital disponible en: <https://mejorsintlcorg.files.wordpress.com/2018/05/el-futuro-del-trabajo.pdf> Acceso 20 de septiembre de 2018.
- NOTIFE, (30/8/18); “*Puerto de Santa Fe autorizado a operar contenedores*” documento digital disponible en: <http://rm-forwarding.com/2018/08/30/puerto-de-santa-fe-autorizado-a-operar-contenedores/> Acceso 14 de septiembre de 2018
- OBSERVATORIOS DE LAS ELITES ARGENTINAS, (2013); “*Empresarios en el Estado. Radiografía del gabinete nacional actual*” UNSAM. Documento digital disponible en:<http://www.unsam.edu.ar/institutos/idaes/observatorio-elites-argentinas/documentos.asp> Acceso 5 de octubre de 2018.
- OCMAL, (2011); “*Tratado Minero entre Chile y Argentina*” documento digital disponible en: <https://www.ocmal.org/tratado-minero-entre-chile-y-argentina/> Acceso 13 de abril de 2018
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES, UNISDR, (2015); “*América del Sur, enfoque para la gestión del riesgo de desastres*” documento digital disponible en: http://www.sela.org/media/2262362/america_del_sur_-_enfoque_para_la_grd_2015.pdf Acceso 26 de septiembre de 2017.
- ORGANIZACIÓN DE ESTADOS IBEROAMERICANOS, (2010); “*El epicentro mundial de la biodiversidad ya tiene mapa*” documento digital disponible en: http://www.oei.es/historico/divulgacioncientifica/noticias_007.htm Acceso 25 de septiembre de 2017.
- ORTIZ Gonzalo, (2011); “*Petróleo en Sudamérica - América Latina posee un quinto de las reservas mundiales*” documento digital disponible en:

<http://www.oilwatchesudamerica.org/petroleo-en-sudamerica/region-sudamerica/3433-petroleo-en-sudamerica-america-latina-posee-un-quinto-de-las-reservas-mundiales.html>

Acceso 28 de septiembre de 2017.

- PRESIDENCIA DE LA NACIÓN ARGENTINA, (2018); “*Visión de la Presidencia Argentina. G20, Construyendo consenso para un desarrollo equitativo y sostenible*” documento digital disponible en: https://back-g20.argentina.gob.ar/sites/default/files/media/marco_conceptual_g20_argentina_vision_18_0108.pdf Acceso 9 de octubre de 2018.

- PRIMERA REUNIÓN DE PRESIDENTES DE AMÉRICA DEL SUR, (2000); “*Comunicado de Brasilia*” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/comunicado_brasilia_esp.pdf Acceso 27 de abril de 2018

- PROYECTO REVUELTA, (29/4/2016); “*En este 29 de abril, voces que brotan desde el territorio*” Documento digital disponible en: <https://santafeciudadinundada.blogspot.com/?fbclid=IwAR2vS5LKVhsGBI-YoNUbP7rk6kNhMA4-o5JW-TpGOGqP80gnoJiSpiWkIBA> Acceso 10 de agosto de 2017

- PROYECTO REVUELTA, (2013); “*Cuadernillo, lucha por la tierra*” <http://www.proyectorevuelta.com/wp-content/uploads/2014/08/Cuadernillo-Luchas-por-la-tierra-1.pdf>

- REDAF, (2010); “*Conflictos sobre tenencia de la tierra y ambientales en la región del Chaco Argentino*” documento digital disponible en: www.redaf.org.ar Acceso 15 de abril de 2018.

- REGIÓN BINANCIONAL, (2017); “*Material informativo sobre la megaobra que une a Argentina y Chile*” documento digital disponible en: <https://www.regionbinacional.com/material-informativo-sobre-megaobra-que-une-argentina-chile/> Acceso 8 de octubre de 2018

- RÚA COSTA Carles, (2006); “*Los puertos en el transporte marítimo*” documento digital disponible en: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf> Acceso 13 de julio de 2018.

- RUIZ MULLER Manuel, (2013); “*Preguntas frecuentes sobre biopiratería*”, FMAM, Fondo para el Medio Ambiente Mundial. Documento digital disponible en: <http://www.portalces.org/sites/default/files/migrated/docs/FAQ.pdf> Acceso 25 de septiembre de 2017.

- SAEZ Enrique, (2013); “América Latina: epicentro de la inversión minera mundial” documento digital disponible en: <http://www.mineria-pa.com/uncategorized/america-latina-epicentro-de-la-inversion-minera-mundial/> Acceso 20 de octubre de 2017.
- SAGUIER Eduardo, (2015); “Fragmentación del espacio Amazónico y criminal negligencia de nuestros dirigentes en la caracterización de las hidrovías de América Latina” documento digital disponible en: <http://salta21.com/Fragmentacion-del-espacio.html> Acceso 10 de julio de 2018.
- SAGUIER Marcelo, (2012); “La integración sudamericana y los conflictos socioambientales” Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales. Documento digital disponible en: http://www.cari.org.ar/pdf/integracion_sudamericana_conflictos_socioambientales.pdf Acceso 21 de abril de 2018
- SÁNCHEZ Ricardo, (2003); “Infraestructura, transporte y desarrollo productivo de una región agrícola: un caso de Argentina”, Boletín FAL 207 - Noviembre. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36197/FAL_Bolet%EDn207_es.pdf?sequence=1. Acceso 8 de julio de 2018
- SÁNCHEZ Ricardo, Gómez Paz María Alejandra, (2017); “Efectos económicos de cambios en las redes de infraestructura logística. Dos estudios de casos en Argentina” en Boletín FAL Edición No 356, número 4, CEPAL. Documento digital disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42174/1/S1700830_es.pdf Acceso 16 de julio de 2018
- SÁNCHEZ, R., SÁNCHEZ, S. Y SAADE, M., (2017); “La relación entre la infraestructura y el desarrollo”, CEPAL, ONU.
- SÁNCHEZ DE ROJAS DÍAZ Emilio, (2016); “Repensando la geopolítica de América Latina. ¿Es necesario una geopolítica de América del Sur” Instituto español de asuntos estratégicos. Documento digital disponible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2016/DIEEEA15-2016_Geopolitica_Sudamerica_ESRD.pdf Acceso 5 de mayo de 2018
- SANTANNA Fernanda y RIBERO Wagner, (2012); “El conflicto por el uso de los recursos hídricos en la cuenca del Río Napo (Ecuador y Perú)” documento digital disponible en: https://www.researchgate.net/publication/268094700_El_conflicto_por_el_uso_de_los_recursos_hdricos_en_la_cuenca_del_rio_napo_Ecuador_y_Per Acceso 13 de abril de 2017.

- SEGUNDA REUNIÓN DE PRESIDENTES DE AMÉRICA DEL SUR, (2002); “*Consenso de Guayaquil sobre Integración, seguridad e infraestructura para el desarrollo*”, Documento digital disponible en: http://www.sciencespo.fr/opalc/sites/sciencespo.fr.opalc/files/Dcmaration_de_Guayaquil_2002.pdf Acceso 01 de marzo de 2018.
- SEMINARIO INTERNACIONAL DE INTEGRACIÓN DESDE ABAJO, (2013); “*Manifiesto del III Seminario Internacional de Integración desde Abajo*” Santiago de Chile. Documento digital disponible en: <https://es.scribd.com/document/157492118/Tercer-Seminario-Desde-ABAJO> Acceso 20 de abril de 2018.
- STANCICH Elba, (2007); “*Los desastres que vienen por la Hidrovía Paraguay-Paraná*” documento digital disponible en: <https://www.grain.org/es/article/entries/1182-los-desastres-que-vienen-por-la-hidrovia-paraguay-parana> Acceso 17 de abril de 2018
- STANCICH Elba, (2005); “*Los dueños del río. La hidrovía Paraguay-Paraná: el negocio de los recursos en América Latina*” documento digital disponible en: http://www.biodiversidadla.org/Portada_Principal/Documentos/Los_duenos_del_rio._La_hidrovia_Paraguay-Parana_el_negocio_de_los_recursos_en_America_Latina Acceso 15 de abril de 2018
- TAVARES Eliane, (2011); “*Brasil y su acción subimperialista sobre América Latina*” documento digital disponible en: <https://www.alainet.org/es/active/51549> Acceso 22 de marzo de 2018.
- TERRAZAS Rolando, (2012); “*CAF y el financiamiento de la infraestructura*” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/fin_asuncion12_6mar_presentacion_caf.pdf Acceso 18 de abril de 2018
- TRENES ARGENTINOS CARGAS, (2016); “*Comienza el proyecto de renovación de 1500 KM de vías para el Ferrocarril Belgrano Cargas*” documento digital disponible en: <https://www.bcy.com.ar/> Acceso 20 de abril de 2017.
- UNCTAD, (2018); “*Global Investment Trends Monitor*” documento digital disponible en: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/diaeia2018d1_en.pdf Acceso 26 de agosto de 2018.
- UNCTAD, (1992); “*Development and improvement of ports. The principles of modern port management and organization*”, UNCTAD, Ginebra.

- UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL, (2010); “*Transporte por agua, vías navegables y sistema portuario*” UTN. Santa Fe.
- VIALIDAD NACIONAL, (2018); “*RN 19: Construcción de Autopista San Francisco-Córdoba*” documento digital disponible en: <http://www.vialidad.gov.ar/content/rn-19-construcci%C3%B3n-de-autopista-san-francisco-c%C3%B3rdoba> Acceso 4 de septiembre de 2018.
- WILMSMEIER Gordon, (2015); “*Geografía del transporte de carga. Evolución y desafíos en un contexto global cambiante*” Serie Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL. Documento digital disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39660/S1501002_es.pdf;jsessionid=92257797C53E30A59964524B9BE78830?sequence=1 Acceso 3 de octubre de 2017.
- ZIBECCHI Raúl, (2012); “*La nueva geopolítica del capital*” documento digital disponible en: <https://www.alainet.org/es/active/54196> Acceso 20 de marzo de 2017

ANEXO FOTOGRÁFICO

Fotografía 1



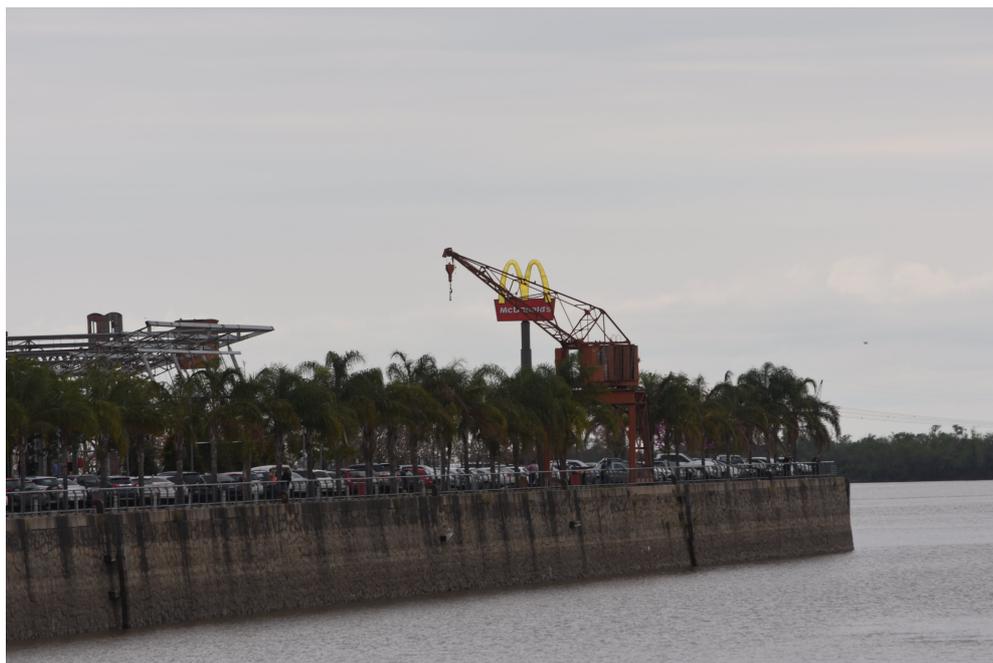
Fotografía propia tomada desde el piso 13 del Hotel de ATE Santa Fe. En la imagen puede identificarse de un lado del Riacho Santa Fe la zona de servicios y locales bailables, del otro el Barrio La vuelta del Paraguayo. Junio de 2017.

Fotografía 2



Fotografía propia tomada en el Puerto de Santa Fe, en el área de servicios, del Casino de la Ciudad emplazado en las instalaciones portuarias. Agosto de 2017.

Fotografía 3



Fotografía propia tomada en el Puerto de Santa Fe, en el área de servicios, donde es posible visualizar la convivencia de la vieja estructura portuaria con locales comerciales como el de la empresa transnacional McDonalds. Agosto de 2017.

Fotografía 4



Fotografía propia tomada en el Puerto de Santa Fe, área de servicios, del Supermercado Coto emplazado en las instalaciones portuarias. Agosto de 2017.

Fotografía 5



Fotografía propia, operación de cargas contenerizadas en el Puerto de Santa Fe. Agosto de 2017.

Fotografía 6



Fotografía aérea, obtenida de archivo del Diario Litoral, donde se observa a las izquierda de la Ruta Nacional 168 la Universidad Nacional del Litoral y el hotel de ATE Santa Fe, y a la derecha el barrio la Vuelta del Paraguayo.

Fotografía 7



Fotografía propia de la Vuelta del Paraguay donde es posible observar, frente al Riacho Santa Fe, la zona de locales bailables y el hotel de ATE Santa Fe. Enero de 2016

Fotografía 8



Fotografía propia de la “Casa de los Talleres” de Proyecto Revuelta. Septiembre de 2017.

Fotografía 9



Fotografía de la “Casa de los Talleres” tomada por miembros de Proyecto Revuelta durante la inundación del Barrio de 2015.

Fotografía 10



Fotografía tomada por miembros de Proyecto Revuelta durante la inundación del barrio en 2015.

Fotografía 11

Fotografía tomada por miembros de Proyecto Revuelta en inundación de 2015. Centro



Municipal de Evacuados, Corralón Méjico.

Fotografía 12



Fotografía propia de mural en el barrio La Vuelta del Paraguayo. Septiembre de 2017.

Fotografía 13



Fotografía propia en el Puerto de Santa Fe en el marco de las movilizaciones de los trabajadores exigiendo la reactivación de las operaciones portuarias. Enero de 2016.

Fotografía 14



Fotografía propia del taller sobre IIRSA realizado en la casa de los talleres de Proyecto Revueltas. Septiembre de 2017.