



Revista Universitaria de Geografía

ISSN: 0326-8373

ISSN: 1852-4265

ceditorialdgyt@uns.edu.ar

Universidad Nacional del Sur

Argentina

El Eje del Sur. Aportes para el estudio de las obras de infraestructura y las disputas territoriales en el Corredor Bioceánico Nor-Patagónico

Álvarez, Álvaro

El Eje del Sur. Aportes para el estudio de las obras de infraestructura y las disputas territoriales en el Corredor Bioceánico Nor-Patagónico

Revista Universitaria de Geografía, vol. 29, núm. 2, 2020

Universidad Nacional del Sur, Argentina

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=383265605005>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 3.0 Internacional.

El Eje del Sur. Aportes para el estudio de las obras de infraestructura y las disputas territoriales en el Corredor Bioceánico Nor-Patagónico

Álvaro Álvarez
Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos
Aires, Argentina
alvaroa22@yahoo.com.ar

Redalyc: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=383265605005>

Recepción: 26 Diciembre 2019
Aprobación: 19 Junio 2020

RESUMEN:

Las transformaciones en los macrosistemas técnicos vinculados al transporte y la logística, en las últimas décadas, han generado fuertes impactos territoriales en los países de América Latina en un contexto de reprimarización económica. La pretensión de los actores hegemónicos de disponer de los recursos estratégicos de la región y el aumento en la demanda de commodities han ponderado puntos luminosos, espacios densamente cargados de infraestructuras, vitales para la acumulación del capital. En este contexto la región sur del continente se resignifica en función de las demandas internacionales, sobre todo en materia energética y de minerales. El análisis en distintas escalas de los principales corredores de infraestructura que hacen posible la extracción y circulación de estos recursos es central, en el actual contexto, en los estudios geográficos. Este trabajo tiene como objetivo principal el estudio del Corredor Bioceánico Nor-Patagónico a partir de las siguientes preguntas de investigación: ¿qué infraestructura se promueve y en función de qué modelo de desarrollo? Los resultados de la investigación ponen en debate la idea de integración y desarrollo que sustentan los programas de infraestructura en la actualidad.

PALABRAS CLAVE: Infraestructura, Corredor bioceánico, Circulación, Integración, Desarrollo.

ABSTRACT:

Over the last decades, transformations in technical macro systems associated to transport and logistics have created a significant territorial impact on Latin American countries in an economy refocusing context. The claim from hegemonic actors to use regional strategic resources, as well as the increase in the demand for commodities have caused the emergence of luminous spaces, i.e. areas densely loaded with infrastructures which are vital for capital accumulation. In this context, the southern region of the American continent gets redefined upon international demand especially for energy and minerals. The analysis at different levels of the main infrastructure corridors, which makes the extraction and circulation of these resources possible, is central to geographic studies in the current context. The main objective of this work is to study the North-Patagonian Bi-Oceanic Corridor and it is based on the following research questions: What infrastructure is fostered and according to which economic development model? The results open up a debate on the ideas of integration and development that underpin infrastructure programs today.

KEYWORDS: Infrastructure, Bi-oceanic corridor, Circulation, Integration, Development.

INTRODUCCIÓN

La dinámica actual de acumulación capitalista, en proceso de desarrollo en las últimas cuatro décadas, caracterizada sobre todo por la deslocalización productiva, la hiperespecialización de los territorios y la financiarización, ha acelerado el metabolismo del capital priorizando la fluidez. La circulación de bienes, capitales, personas e información se vuelve un factor central en la producción del espacio geográfico, fundamentalmente en los países de la periferia del sistema.

En América Latina en general y en Argentina en particular, la restricción externa, es decir la escasa disponibilidad de divisas, es una de las claves históricas de la economía porque expresa la vulnerabilidad de esta a los shocks del exterior provocados por movimientos de los precios de los productos primarios de exportación y también por la salida abrupta de capitales. En este sentido, las demandas del mercado internacional se vuelven centrales sobre todo en aquellos rubros que permiten la atracción de divisas. Esto

se transformó en un determinante central en el proceso de reprimarización económica y concentración de las últimas décadas, sobre todo por la expansión y mayor dinamismo de la demanda de commodities especialmente del mercado chino. Como plantea Sevares (2011):

El aumento de la demanda china estimuló una fuerte mejora en los términos del intercambio de la región, que se apreciaron un 13 % entre 2000 y 2009. El incremento del consumo chino en productos de exportación, como minerales, combustibles y oleaginosas, fue mucho mayor que el aumento del consumo en el resto del mundo, lo cual impactó en los precios de esos productos (p. 39).

El incremento de los precios de los productos primarios mejora los términos del intercambio, pero también estimula la especialización en estos bienes de los países periféricos, que se abocarían en las últimas décadas a la construcción de un complejo entramado de redes de infraestructura funcionales a esta reprimarización económica.

En este sentido, el territorio regional se encuentra en reconfiguración a partir de procesos que nacen de la dinámica de los flujos globales, de las demandas del mercado internacional, y responde cada vez más a sus lógicas. Es un sistema de objetos y acciones cada vez más artificiales, como postulaba Santos (1996) a mediados de los años 90, cada vez más tendiente a fines extraños al lugar y a sus habitantes.

La continuidad del proyecto extractivo (o neoextractivo¹) en este sentido requiere la readaptación de la infraestructura existente y la construcción de nueva infraestructura acorde a los actuales patrones productivos y de intercambio, fundamentalmente en las áreas de transporte, energía y comunicaciones, priorizando la construcción de corredores bioceánicos en base a una visión en la que prevalecen las demandas globales de los actores geopolíticamente hegemónicos.

La región sur del continente, denominada Eje del Sur por proyectos como la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), delimitada por el departamento de Biedma de la Provincia de Chubut, las provincias de Neuquén, Río Negro y los partidos de Bahía Blanca, Villarino, Patagones y Coronel Rosales de la provincia de Buenos Aires de la Argentina, y las Regiones VIII, IX, XIV y X de Chile, se ha transformado en un importante corredor logístico con pretensiones de crecimiento y de expansión ante la hiperespecialización de la región 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 bioceánicas.

Este proceso de reordenamiento del territorio está generando impactos diferenciales sobre los actores que intervienen (Manzanal, 2014). Mientras que las grandes empresas vinculadas al modelo extractivo 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 por la expulsión y el hostigamiento de las comunidades locales (Acsegrad, 2004).

El siguiente trabajo intenta ser un aporte a una caracterización del Eje del Sur, sobre todo del corredor Nor-Patagónico, a partir del estudio de la transformación de los macrosistemas técnicos de transporte materializados en el desarrollo de grandes proyectos de infraestructura vial y ferroviaria. Qué infraestructura se promueve y en función de qué modelo son los interrogantes centrales que guían esta investigación. En el desarrollo de la misma se recurrirá a un estudio de escalas siguiendo la metodología propuesta por García (2006), es decir un análisis sistémico y complejo que dé cuenta de las relaciones entre las múltiples escalas, actores y elementos en la producción del espacio geográfico y en el desarrollo de grandes corredores de circulación bioceánica.

Según García (2006), los sistemas sociales son sistemas complejos que debe ser estudiados atendiendo a su heterogeneidad, la interdefinibilidad y la mutua dependencia de los elementos que los conforman (y de las funciones que estos cumplen) a partir del análisis de procesos. Para el autor los procesos pueden ser básicos, o de primer nivel (que constituyen el efecto local, sobre el medio físico o sobre la sociedad que lo habita);

procesos más amplios que tienen lugar en otros niveles, los llamados “metaprocesos” (o procesos nacionales/regionales); y los procesos de tercer nivel (o internacionales) (García, 2006).

Se parte de la idea de que en la era de la globalización tanto el lugar, lo local, como la región surgen como una construcción intencional, como un orden que nace en la turbulencia de los flujos globales y que tiene que interactuar con ellos, pues la globalización somete a los sistemas locales a sus reglas (Pillet Capdepón, 2008).

Este trabajo, atendiendo a una propuesta de análisis de escalas de tipo cualitativo, está dividido en cinco apartados (más introducción y conclusión): en los dos primeros se caracterizará la dinámica global de circulación de flujos en la era del medio técnico-científico-informacional (Santos, 1996; Silveira, 2011) a partir de un estudio sobre trabajos preexistentes de referentes en la temática y estudios y fuentes de instituciones como IIRSA-COSIPLAN u OMC.

En el tercer y cuarto apartado se caracterizará la escala meso, es decir la región, a partir del análisis del Eje del Sur y concretamente del corredor Nor-Patagónico. Para hacerlo se recurrirá a estudios como los de la Cámara de Exportadores de la República Argentina o el Consejo Federal de Inversiones, documentos de IIRSA-COSIPLAN sobre el eje, entre otros, y se hará un trabajo de georreferenciación de la región y del Corredor Bioceánico Nor-Patagónico.

En el quinto apartado se analizarán las disputas territoriales desarrolladas a partir de las grandes obras de infraestructura y la profundización del extractivismo en la escala local, sobre todo desde el desarrollo del *fracking* en Vaca Muerta, provincia de Neuquén. Para hacerlo se recurrirá a trabajos preexistentes y fuentes destacadas de organizaciones como OPSur, de importante trabajo en el monitoreo de la extracción hidrocarburífera, y Chasquifederal, un medio periodístico local/regional de gran compromiso en la difusión de las problemáticas de las comunidades locales.

LOS MACROSISTEMAS TÉCNICOS Y LA CIRCULACIÓN. LO GLOBAL ABREVA EN LO LOCAL

El sistema mundial capitalista, desde su expansión planetaria, ha desarrollado centros territoriales desde los cuales ejerce su hegemonía sobre zonas subordinadas. Sin embargo, como se trata de un sistema dinámico, hay procesos de disputa por la centralidad que conducen a reacomodos, permitiendo el surgimiento de nuevos centros económicos, políticos y militares (Martner, 2007).

En la actualidad la acelerada expansión de las relaciones capitalistas, apoyada en un gran proceso de cambio tecnológico que abre nuevas vías para la valorización del capital, mediante la innovación de las formas de producción, circulación y distribución de mercancías a escalas geográficas cada vez mayores, propicia un nuevo proceso de descentralización del sistema mundial, generando una nueva etapa del capitalismo global (Martner, 2007) caracterizada por el dominio de tres regiones geográficas: Europa, Norteamérica y el Sudeste Asiático, que concentran el 85,6 % de la exportaciones y el 87,3 % de las importaciones del comercio mundial según datos de la Organización Mundial del Comercio del año 2017 (Organización Mundial del Comercio, 2018, p. 124125).

Este cambio de centralidad genera un reacomodo en la semiperiferia y periferia del sistema mundial que, en la competencia por atraer inversiones y empresas para hacer frente sobre todo a la ya citada restricción externa, reconvierten la infraestructura existente para adaptarla a las condiciones de transporte dominantes en el sistema económico internacional, generando un profundo reordenamiento de los territorios.

Por lo descrito hasta el momento, ponderando la dinámica de los flujos globales, tres aspectos interrelacionados son de imprescindible análisis desde la geografía crítica al estudiar las transformaciones del espacio imperantes en la región en las últimas décadas:

1. La necesidad de los actores hegemónicos de transformar los macrosistemas técnicos de transporte para ampliar los circuitos espaciales de extracción, producción y circulación.

2. La construcción de regiones transfronterizas (Jessop, 2004) a partir de una infraestructura regional, de gran dimensión, que excede los límites del Estado nación para edificar espacios de tránsito ampliados y bioceánicos.
3. El desarrollo de “puntos luminosos” (Santos, 1993) en la circulación, zonas densamente cargadas de infraestructuras acordes a los actuales patrones logísticos globales, que son requeridos por los grandes operadores y empresas transnacionales, pero que generan un fuerte impacto sobre el espacio geográfico y son fuente de importantes conflictos sociales.

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. Como es “el uso del territorio y no el territorio en sí mismo” (Santos, 1994, p. 15) lo que interesa en el análisis geográfico, son esas acciones y objetos que transforman el espacio el foco de estudio de este trabajo. Al respecto, Santos (1996) enfatiza en la importancia de la técnica en ese proceso de apropiación espacial:

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 (p. 25).

La técnica ha posibilitado la expansión de las fronteras extractivas en la región incorporando nuevos espacios a los circuitos de producción de la economía capitalista internacional. Silveira (2011) afirma que “gracias a los soportes técnicos actuales, la acción global se aloja en los lugares” (p. 5). Esa acción global responde a una “razón global”, una lógica de intervención sobre el espacio compatible con los imperativos del mercado internacional.

En la actualidad existe en Latinoamérica casi una omnipresencia de esa razón global en la producción del espacio geográfico que se expresa de manera más contundente en aquellos puntos donde las técnicas, las informaciones y las normas de la globalización están más presentes, donde las densidades de un medio técnico-científico-informacional son más altas (Silveira, 2011). Es decir, se edifican espacios altamente poblados de objetos técnicos con un fuerte componente científico, tecnológico e informacional que permiten una mayor fluidez de los recursos hacia el mercado global. 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 (Mandel, 1978, pp. 187-188), al mismo tiempo que la búsqueda de lugares más rentables será una constante (Santos, 1996, p. 27).

Las diferencias geográficas, y los recursos estratégicos, adquieren entonces 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 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), actualmente eso se agrava por la mundialización de la economía y afirma que: “As exigências, 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” (p. 124).

Este proceso de internacionalización de los territorios en marcha en los países subdesarrollados acelera la “disfuncionalidad” (Santos, 1994, p. 125) de algunos lugares y actividades para la globalización, dado que la vocación mundial de los territorios los envuelve en un movimiento cuyo ritmo no controlan, 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).

Esta ampliación de los circuitos espaciales de extracción, producción y circulación, articulan los territorios en un complejo entramado de redes que posibilitan el metabolismo del capital ampliando las fronteras de acumulación a espacios transfronterizos (Jessop, 2004), redimensionando regionalmente los nichos de lucro de las grandes empresas. El estudio de estas redes de transporte, energía y comunicaciones, uno de los objetivos de la denominada geografía de las redes, es central a la hora de analizar el proceso de producción del espacio geográfico en la actualidad.

REDES Y CORREDORES BIOCEÁNICOS

Entendiendo al territorio como un conjunto de objetos y acciones, de prácticas y relaciones sociales conscientes e inconscientes que configuran el entorno geográfico y se presentan de manera concreta y simbólica como expresión de las actividades de los distintos grupos sociales, es pertinente asumir al espacio como un producto. De esta manera, al ser creado, el espacio es también apropiado, los grupos políticos y empresariales como gestores y dueños de los aparatos productivos son los principales productores del espacio geográfico, lo moldean de acuerdo con sus deseos y ambiciones.

El espacio geográfico se materializa, en tiempos de globalización, como una construcción vertical e intencionada, altamente selectiva y excluyente en la medida en que las redes integran algunos flujos y excluyen otros. La creciente importancia de la circulación de personas, mercancías, ideas, capitales e información en un territorio de redes permite hablar de espacios de flujos, es decir, configuraciones espaciales determinadas por la circulación. En tal sentido, Somarribas Chavarría (2008) va a plantear que:

Últimamente la teoría de redes se ha ligado como un producto y contenido de la globalización, por el dominio que han ejercido las grandes corporaciones financieras ligadas al capital industrial, comercial, de servicios y de medios de comunicación y demás tecnologías de la información. También se ha señalado que las redes juegan un papel fundamental como infraestructura de la globalización, ya que mediante el desarrollo de la red telemática permite integrar el espacio a nivel mundial provocando desigualdades a favor de los grandes centros de poder global (p. 3).

La red materializa la tensión entre la hipermovilidad y la inmovilidad (Blanco, 2009). La hipermovilidad del mundo actual es altamente selectiva: diversos grupos sociales y actores se posicionan de manera diferencial en relación con los flujos y las conexiones: “algunas personas son más responsables por esa movilidad que otras, algunas dan inicio a los flujos y movimientos, otras no; algunas se quedan más que otras en el extremo receptor: algunas están efectivamente aprisionadas por esa movilidad” (Massey, 2000, p. 179).

En tal sentido es oportuno hablar de un desarrollo geográfico desigual en la movilidad y circulación de flujos dado que el capital prioriza algunas regiones en detrimento de otras, algunas actividades en detrimento de otras, algunos actores en detrimento de otros. La hipermovilidad requiere de “puntos luminosos” (Santos, 1993), zonas de actividad logísticas que viabilizan la circulación eliminando posibles obstáculos para la fluidez.

En América del Sur la IIRSA encarna esa pretensión de movilidad irrestricta a partir de una cartera de casi 600 proyectos de infraestructura y una inversión estimada de 196.000 millones de dólares, financiados por el BID, la CAF y el FONPLATA, en las áreas de energía, transporte y comunicaciones (IIRSA-COSIPLAN, 2017). Este proyecto subcontinental, anunciado en el año 2000, prioriza la construcción de enlaces hacia las costas como corredores logísticos y de circulación que articulan las zonas densamente cargadas de recursos estratégicos con los puertos en ambos océanos.

Argentina, como todo el cono sur del continente, 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 Sgut (2001) 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 (p. 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. Al respecto Anschutz (2015), presidente de la Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas, plantea que el sistema de movimiento mundial de cargas se organiza concentrado en grandes nodos de transferencia de exportaciones e importaciones sustentados en la demanda de los principales 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 (Anschutz, 2015, p. 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 (Eje del Mercosur-Chile), que articula con la Hidrovía Paraguay-Paraná a la altura de Santa Fe-Paraná; y el Corredor Nor-Patagónico que integra el Eje del Sur².

Carranza (2018), el presidente de la Corporación Andina de Fomento, una de las instituciones más importantes en la promoción de la infraestructura bioceánica en la región y parte del Comité Técnico de IIRSA, reconoce la importancia para los actuales patrones de circulación de la creación de corredores inteligentes en América Latina que reduzcan los costos logísticos desarrollando cadenas de valor asociadas al intercambio comercial con el mundo:

Es necesario propiciar un salto evolutivo en nuestro entendimiento de la agenda de infraestructura de integración regional, transitando desde un “paradigma unidimensional” centrado en integración física, hacia un “paradigma multidimensional” de integración física y funcional. Este enfoque funcional debe englobar intervenciones sistémicas —infraestructura, servicios, gobernanza— sobre corredores logísticos de integración que articulen diversos ámbitos de desarrollo (clústeres productivos, ejes de interconexión, pasos fronterizos, áreas metropolitanas o puertos, entre otros) (Carranza, 2018).

Se promueve la readaptación de los macrosistemas técnicos en red, optimizando la circulación con infraestructuras multimodales altamente tecnologizadas e informatizadas, funcionales a los patrones

productivos hegemónicos, generalmente concentradas en pocos agentes y operadores, y aprovechando las oportunidades de la desregulación y la apertura neoliberal, como por ejemplo mediante el desarrollo de Zonas Francas de Exportación.

Los corredores de integración pueden evolucionar desde simples ejes de conexión con buena conectividad física, hasta corredores inteligentes con gobernanza integrada, redes de negocios virtuales, alta digitalización, integración productiva y empresarial, utilización conjunta de servicios y, fundamentalmente, plena visibilidad del desempeño. En este sentido, los corredores que integran el territorio Latinoamericano aún se encuentran, en general, en etapas iniciales de evolución. No obstante, tienen potencial y una genuina aspiración de dar un salto evolutivo hacia corredores inteligentes de integración (Carranza, 2018).

El corredor más austral en la estrategia regional de integración física y de inserción de la región en la economía internacional es el que integra el denominado Eje del Sur caracterizado fundamentalmente por una alta densidad de recursos hidrocarbúricos y minerales, una baja densidad demográfica, la existencia de grandes áreas naturales protegidas y la histórica necesidad de inversión en infraestructura para superar los obstáculos que impone al transporte la geografía, como la cordillera andina o la estepa patagónica.

La realidad espacial dominante en el sur del continente se configura a partir de un proyecto moderno y capitalista, propio de la expansión del medio técnico-científico-informacional aplicado a la logística y la circulación. Este proyecto es responsable de tensiones y conflictos entre actores locales individuales y colectivos, derivados de las contradicciones en el desarrollo capitalista que genera disputas entre dos o más formas de apropiación del espacio material y simbólico, diversas intencionalidades en pugna algunas históricamente arraigadas, otras novedosas y potencialmente excluyentes.

CARACTERIZACIÓN DEL EJE DEL SUR. SU IMPORTANCIA PARA LA CIRCULACIÓN BIOCEÁNICA Y LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS

La región que compone el denominado Eje del Sur abarca una porción importante del territorio más austral de Suramérica, equivalente al 4 % del territorio subcontinental, y constituye 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) según datos del 2016. 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. El área de influencia de este eje tiene en sus extremos importantes instalaciones portuarias en los océanos Atlántico y Pacífico (IIRSA-COSIPLAN, 2016). El siguiente mapa (Fig. 1) georreferencia el área de influencia del eje:

El carácter bioceánico del eje le confiere una importancia significativa que se complementa con 14 instalaciones portuarias en los océanos Atlántico y Pacífico, de las cuales cuatro mueven más de 5 millones de toneladas por año (IIRSA-COSIPLAN, 2017), y el desarrollo de proyectos de conexión multimodal para optimizar la circulación y la articulación territorial en la región. En el área de influencia del eje existen regiones con un importante desarrollo económico, otras con muy baja densidad ocupacional, y extensas Áreas Naturales Protegidas destinadas a la conservación ambiental. 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, los pequeños productores y las comunidades originarias son constantes. Al respecto, Ceceña, Aguilar y Motto (2007) 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 (p. 47).

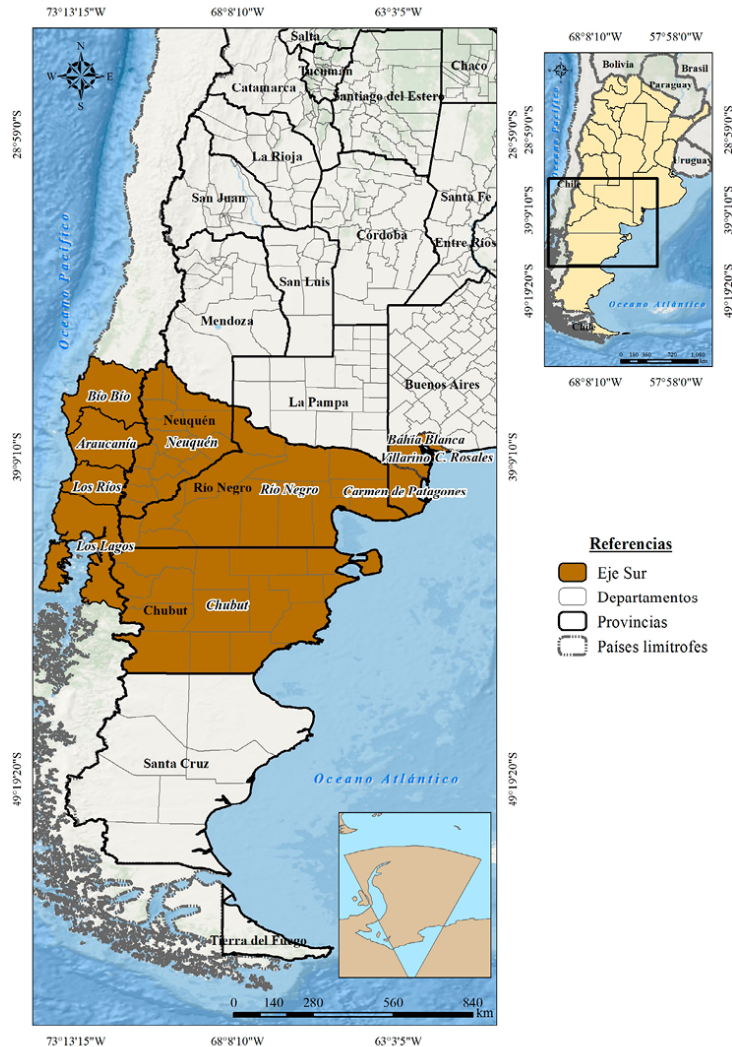


FIGURA 1.
Eje del Sur.

Fuente: elaborado por Álvarez (2020) sobre la base de cartografía de IIRSACOSIPLAN.

El descubrimiento de uno de los yacimientos de gas de esquisto 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, en el año 2016 a redoblar los esfuerzos en materia de infraestructura y control territorial, anunciado el Plan Patagonia³, 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, con 45 megaobras de integración física divididas en dos grandes grupos de proyectos, como se grafica en la siguiente tabla (IIRSA-COSIPLAN, 2017) (Tabla I):

Es importante destacar el peso 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. Dicho ramal es

significativo sobre todo para el transporte de insumos básicos para la fractura hidráulica como la arena, técnica fundamental para la extracción no convencional de petróleo y gas.

TABLA I.
Proyectos del Eje del Sur.

Nombre del Proyecto	Cantidad de Proyectos	Inversión estimada en millones de dólares
Concepción-Bahía Blanca- Puerto San Antonio Este	23	2.120
Circuito Turístico Binacional "Los Lagos"	22	2.291
TOTAL	45	4.411

Fuente: elaborado por Álvarez (2020) sobre la base de datos de IIRSA-COSIPLAN (2017).

EL CORREDOR NOR-PATAGÓNICO

En relación con la infraestructura, la red vial de los países que conforman el Eje del Sur alcanza una longitud total de 323.009 km, de los cuales hasta el momento solo el 30 % se encuentran asfaltados. En lo que respecta a la red ferroviaria, alcanza los 34.857 km pero en la actualidad no toda se encuentra en pleno funcionamiento (IIRSA-COSIPLAN, 2017).

Se ha afirmado ya que el Eje posee un extenso sistema portuario con terminales en ambos océanos a esto hay que sumar un sistema aeroportuario que cuenta con 18 aeropuertos, 6 de los cuales son internacionales y 12 de cabotaje.

Dentro de ese complejo entramado de infraestructura un corredor es prioritario para la integración de la región a la economía internacional en función de los patrones actualmente hegemónicos. Este corredor denominado Nor-Patagónico es un sistema de interconexión que atraviesa de Este a Oeste importantes áreas de Argentina y Chile en el norte de la Patagonia. Contiene a la Ruta Nacional N.º 22 y el tren del Alto Valle y la Ruta Nacional N.º 23 y el Tren Patagónico como ejes centrales del sistema de conectividad en la Argentina, e involucra los pasos Cardenal Samoré y Pino Hachado y las localidades de Puerto Montt, Puerto Varas, Valdivia, Puerto Corral y Osorno en Chile (Cámara de Exportadores de la República Argentina, 2008). El corredor además de crear una franja de circulación este-oeste constituye una extensa región con características transfronterizas. Es decir, como plantea Jessop (2004), opera en la región un proceso de reescalamiento económico propio de la imposición de la globalización neoliberal en la escala local:

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. (p. 32).

El siguiente mapa (Fig. 2) referencia la amplitud geográfica de esta región transfronteriza y las articulaciones e interconexiones multimodales:

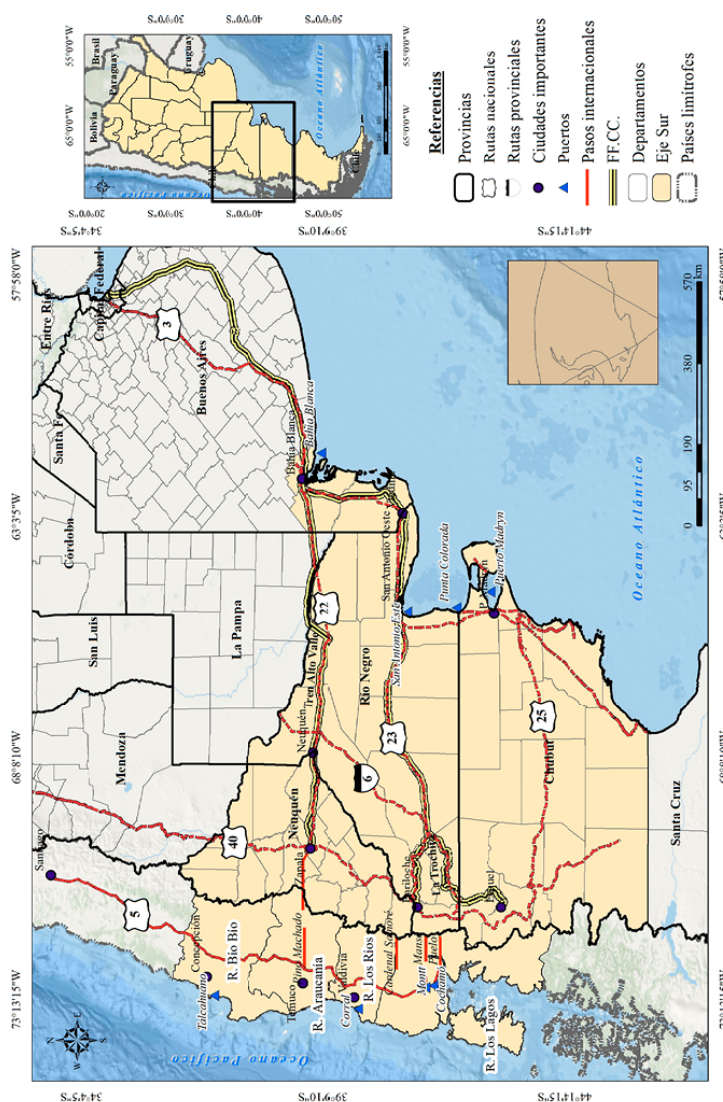


FIGURA 2.
Corredor Nor-Patagónico.

Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de la Cámara de Exportadores de la República Argentina (2020).

El desarrollo de este corredor adquirió un renovado dinamismo desde el anuncio del gobierno argentino del Plan Patagonia en marzo del 2017 y la realización el mismo año en Neuquén del 35.º Comité de Integración de la Región de Los Lagos. Este evento agrupó a funcionarios de Argentina y Chile, junto a representantes empresariales, para consolidar la estructura operativa de los acuerdos realizados entre la entonces presidenta de Chile Michelle Bachelet y el entonces presidente argentino Mauricio Macri en materia de inversión e infraestructura conjunta. Los ejes del encuentro fueron el desarrollo energético, sobre todo la explotación de Vaca Muerta, y el corredor binacional Nor-Patagónico, como condición de posibilidad para una mejor circulación comercial este-oeste en la región.

La logística bioceánica fue el tema que caracterizó al 35.º Comité de Integración apelando a la consolidación del Corredor Bioceánico que está proyectado para la región: Bahía Blanca (Argentina)-Talcahuano (Chile), y Viedma (Argentina)-Puerto Montt (Chile).

El Corredor está definido como un espacio geoeconómico que incluye la Región de los Lagos Cordillerana – Pacífica, la Meseta Patagónica con sus valles menores, el Litoral Marino Atlántico y el Valle Inferior del Río Negro. Se fundamenta además en la integración y circulación de bienes y servicios a las localidades chilenas de Puerto Montt, Puerto Varas, Valdivia, Puerto Corral y Osorno en Chile. Contempla a los Pasos Cardenal Samoré y Pino Hachado ubicados en la Provincia del

Neuquén como así también la ruta 40. Integra también a la Provincia de Buenos Aires con las rutas 3 y 22 con cabeza en Bahía Blanca; y a la Provincia del Chubut, con las rutas 3, 25 y 40 (Chasqui Federal, 2017).

Las provincias de Río Negro y Neuquén quedarían entonces como centros territoriales y logísticos del corredor bioceánico, con las rutas 3, 22 y 23 y el Tren Patagónico (Chasqui Federal, 2017).

La zona fronteriza del Eje del Sur es estratégica para la vinculación y las relaciones entre Argentina y Chile, ya que conecta la Patagonia argentina con rutas de importancia comercial muy significativas como la Panamericana Chilena, una arteria fundamental en la circulación longitudinal de Chile.

Del lado chileno del espacio transfronterizo se localiza la Región de los Lagos donde predominan las actividades turísticas, forestales, agrícola-ganaderas, pesqueras y portuarias. También es un punto estratégico para la circulación interna del país dado que, a 248 km en la ciudad de Osorno, el ferrocarril chileno vincula el norte y el sur del país con ramales a los principales puertos de ultramar como el Puerto Montt (Mendioroz, Cabral, Berraz y Chironi, 2007).

Este proyecto de desarrollo de Zonas de Actividad Logísticas y de Zonas Francas con facilidades de exportación es uno de los propósitos centrales de las grandes empresas. En este sentido, en octubre del 2018, a través del decreto 864/18, el gobierno argentino modificó los aranceles a la importación de unas 100 posiciones arancelarias correspondientes a bienes en informática y telecomunicaciones. La norma se suma a los ya sancionados decretos 837/2018 y 847/2018, que eliminan aranceles en una lista de bienes de capital. Al respecto Lisandro Ganuza, presidente del Ente Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales, argumenta que:

Las zonas francas deben ser una opción para promover inversiones, generar empleo, pero con innovación, creatividad y competitividad. Estamos postulando nuestra propuesta de reingeniería de procesos aduaneros que van a servir para fomentar, estimular y ser más competitivos en los servicios especialmente los nacionales para el desarrollo industrial de un proceso como Vaca Muerta y también para aumentar las exportaciones de nuestro país (El Cronista, 2018, octubre, 3).

Ganuza manifestó que Bahía Blanca y las provincias de Río Negro y Neuquén podrán ser socios estratégicos, a partir de la conclusión del tendido de vías férreas que uniría Zapala, Vaca Muerta y Bahía Blanca, y donde el trabajo conjunto de ambas Zonas Francas “son fundamentales para terminar de cerrar esta asociación” (Agenda Económica, 2017)

El funcionario también remarcó que el corredor bioceánico es prioritario para conectar Vaca Muerta con el exterior y la inserción argentina en el comercio global. El ferrocarril Trasandino revitaliza la Zona Franca Zapala, porque concreta un sistema multimodal de transporte que permite optimizar las instalaciones y la logística reduciendo tiempos de circulación, factor central sobre todo en la provisión de insumos para las actividades extractivas.

Esto refuerza el hecho de que en los programas y proyectos oficiales, y en las aspiraciones de los principales actores económicos, la articulación de las Zonas Francas (centralmente Zapala y Bahía Blanca) con la extracción hidrocarburífera de Vaca Muerta es el objetivo fundamental.

El Corredor Bioceánico Nor-patagónico es un eje articulador de las zonas francas y dinamizador de las actividades extractivas. Como plantea Zibechi (2015), la infraestructura promovida por las grandes iniciativas de integración suramericana, como la IIRSA, en las últimas décadas interconecta pero no integra. Estos corredores articulan los recursos considerados estratégicos en la actual fase de acumulación del capital con los centros de producción internacionales, pero no constituye directamente una oportunidad de desarrollo regional para los territorios donde esta infraestructura se emplaza.

Lo que se presenta como un proyecto de desarrollo regional para la Patagonia, al estar traccionado por actores transnacionales con intereses que no responden a las demandas locales, lo que Santos (2004) denominaría una “esquizofrenia del espacio”, se impone como una combinación de capacidades de desarrollo en materia de logística y transporte de cara a la exportación de materias primas mineras y agropecuarias hacia los mercados internacionales (Chasqui Federal, 2017).

Mientras que la “infraestructura extractivista” (Álvarez, 2018), dominada por la multimodalidad y la contenerización de cargas, que se emplaza en los territorios altamente dotados de recursos estratégicos, viabiliza su extracción y circulación hacia los puertos de exportación en ambos océanos, las zonas francas, exentas de impuestos, permiten a las grandes empresas, que son los actores hegemónicos, almacenar mercadería sin costo para regular y disponer de los precios y las cuotas del mercado, otorgando además facilidades para las exportaciones. Esta conjunción conforma en el Corredor Bioceánico Nor-Patagónico un “punto luminoso” (Santos, 1996) para la acumulación del capital⁴.

La expansión de este modelo, que encuentra en el sur argentino solo un ejemplo de una lógica imperante a escala continental, de una razón global, no está exenta de tensiones y conflictos por el uso de la tierra lo que se expresará sucintamente en el siguiente apartado.

TERRITORIOS EN DISPUTA. EL LUGAR COMO ESPACIO DE RESISTENCIA

Este modelo de inserción de las economías de la región en la economía internacional se ha referido ya en este trabajo que acelera la “disfuncionalidad” (Santos, 1994, p. 125) de algunos lugares y actividades dado que la vocación mundial de los territorios los envuelve en un movimiento cuyo ritmo no controlan. El desarrollo de estos territorios está marcado por las exigencias de una competitividad cuya escala es planetaria (Santos, 1994) y pone en el centro del debate la capacidad del Estado de aprovechar efectivamente la potencialidad de recursos como los presentes en Vaca Muerta para el desarrollo regional.

La espacialidad capitalista se materializa así en las últimas décadas en América Latina a través de la explotación, la contaminación y el deterioro de los bienes comunes de la naturaleza, desde la escala local (e incluso desde el cuerpo) hasta la escala regional, siendo el principal objetivo la mercantilización del espacio a partir de proyectos extractivos de dimensión continental y la eficiencia técnica para crear una nueva racionalidad espacial transnacionalizada donde la circulación asume un rol central.

Un nuevo extractivismo se expande de actividades convencionales, como la minería o el petróleo, a nuevas áreas como los agronegocios, los biocombustibles, la extracción no convencional de hidrocarburos, etc., profundizando una lógica extractivista y consolidando modelos monoprodutores y de una alta concentración económica que destruyen la biodiversidad y generan múltiples efectos negativos sobre el medio ambiente en beneficio de la rentabilidad de las grandes empresas (Svampa, 2011). Al respecto, Svampa (2012) aporta una caracterización que 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 bioceánicos, 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 (pp. 1718).

Tras seis años del acuerdo entre YPF y Chevron, que dio inicio a la era del fracking⁵ en Argentina, Neuquén se transformó en la segunda provincia con mayor recepción de inversiones extranjeras directas (IED) del país detrás de Buenos Aires. Pero no es solo la IED un factor significativo de transformación del espacio geográfico en la Patagonia argentina, proyectos como el de Vaca Muerta demandan también un gran

financiamiento estatal sobre todo en la cadena de valor energética, es decir, la producción, el transporte y la distribución.

El Estado compromete en la región subsidios, incentivos, exenciones y sobre todo infraestructuras específicas para la actividad como rutas, trenes, aduanas, mejora de los puertos, etc. Este aspecto se vio canalizado, entre otros proyectos, en el ya obsoleto Sistema de Participación Público Privado⁶, el cual además generalmente redundaba en mayor endeudamiento externo y extranjerización de las actividades más dinámicas en los países de la región.

Un informe del Observatorio Petrolero Sur (2018) afirma que desde la llegada de Mauricio Macri a la Presidencia de la Nación se dio un cambio en la política hidrocarburífera de Argentina privilegiando el libre comercio y la apertura, pero paralelamente la reconversión de la infraestructura de transporte favoreciendo la inversión de las empresas extranjeras.

Del modelo de intervención estatal implementado durante la segunda presidencia de Cristina Fernández a partir de 2012, con la sanción de la Ley de Soberanía Hidrocarburífera y la expropiación parcial de YPF, se pasó al de apertura al mercado: quita de retenciones a la exportación de crudo, adopción de la cotización internacional del barril como precio interno, liberación del precio de los combustibles y paulatina eliminación de trabas a la exportación de gas (p. 5).

El informe reconoce siete compañías como las más importantes en la extracción no convencional en Vaca Muerta: Total, Wintershall, Shell, Equinor, Gazprom, BP y Phoenix Global Resources. Destaca que cuatro de las diez empresas petroleras que concentran mayor superficie sobre el megareservorio de hidrocarburos no convencionales son extranjeras: Total, francesa; Exxon, estadounidense; Shell, anglo-holandesa; y Vista Oil & Gas, mexicana. Remarca también que las seis empresas nacionales mejor posicionadas: la empresa de bandera YPF, Pan American Energy LLC (PAE), Tecpetrol, Pluspetrol, Pampa Energía y la provincial Gas y Petróleo del Neuquén (GyP) tienen más vinculación con el mercado internacional que con el mercado interno y que la mayor cantidad del paquete accionario de estas empresas es controlado por capitales no argentinos:

El 75 % del paquete accionario de PAE es controlado por capitales no argentinos desde paraísos fiscales. Una consideración similar podría hacerse con Tecpetrol —perteneciente al grupo ítalo-argentino Techint, que controla la familia Rocca—, actualmente, es una de las más beneficiadas por la política de subsidios a la producción de gas de yacimientos no convencionales. Se podría extender la mirada también a Pluspetrol, cuyos titulares son argentinos pero tiene casa matriz en Holanda —Pluspetrol Resources Corporation N.V.— (Observatorio Petrolero Sur, 2018, p. 7).

En este contexto de extranjerización de uno de los principales recursos hidrocarburíferos de la región, de proliferación de obras e infraestructuras extractivistas y de fuerte presencia de empresas transnacionales en el territorio neuquino, el conflicto por el impacto ambiental⁷ y la tenencia de la tierra se agudiza en la Patagonia.

El núcleo de las disputas por los usos del espacio con fines extractivos en la provincia de Neuquén son los territorios de las Lof Paynemil y Kaxipayiñ, correspondiente al yacimiento Loma La Lata, donde se desarrolla actividad hidrocarburífera convencional desde 1977 pero con mayor intensidad desde la década de 1990, y el de la Lof Campo Maripe, en el área del yacimiento Loma Campana, donde se lleva a cabo desde el año 2013 la exploración y extracción de hidrocarburos no convencionales (Maraggi, 2017).

Las comunidades de Paynemil y Kaxipayiñ son las más próximas al centro político, pero también a los circuitos económico y financiero de Neuquén. A pesar de que ocupan sus tierras desde principios de siglo, siendo tradicionalmente criadoras de ganado menor, han sufrido desde los años 60 la invasión de inquilinos forzosos (Falaschi, 1999), el contacto y las consecuencias de la explotación hidrocarburífera, cuya concesionaria fue YPF estatal, luego privatizada bajo control de la firma española Repsol, así como la intervención de otras empresas transportadoras o industriales (Falaschi, 1999, p. 1). La importancia de este yacimiento es tal que entre los años 1997 y 2008 aportó el 60 % de la oferta de gas del país (Svampa y Viale, 2014).

En el Lof Campo Maripe recientemente fueron llevados a juicio seis personas acusadas por usurpación en el corazón de Vaca Muerta. La comunidad mapuche vive en el territorio desde 1920 y en el 2013, luego

de que la Legislatura neuquina aprobara el pacto de Chevron-YPF, los Campo Maripe se organizaron para defender sus tierras y exigir que se cumplan las leyes nacionales e internacionales. Por ese motivo, transitaron un proceso judicial, del que fueron absueltos este año, pero que tuvo al secretario de Desarrollo Territorial y Ambiente de la provincia como testigo a favor de los empresarios (La Vaca, 2019, abril, 15).

El año 2011 es un hito en la extracción hidrocarburífera y en la conflictividad por los usos del territorio, al anunciar Repsol el megadescubrimiento del yacimiento de Vaca Muerta, poniéndose en funcionamiento el primer pozo de fracking en Argentina en territorio de la comunidad mapuche Gelay Co. Este fue el inicio de un proceso de adaptación de los marcos regulatorios a los nuevos requerimientos del capital como describe Maraggi (2017). Para la autora:

... la nueva legislación referida a la actividad hidrocarburífera empezó a permitir la reestructuración de las áreas de extracción convencionales en beneficio del desarrollo de la actividad no convencional, a partir de lo cual, en el año 2013 Loma Campana, manteniendo su estructura original, incorporó una fracción de Loma La Lata Norte. Ambos yacimientos alcanzan conjuntamente una superficie de 395 km² (39.500 hectáreas) dentro de la Formación Vaca Muerta, la cual abarca 30.000 km² a lo largo de la Cuenca Neuquina (Maraggi, 2017, pp. 30-31).

En este contexto de expansión de la actividad extractiva, el eje de las críticas de las asambleas contra el fracking y de las comunidades indígenas hace foco en el acceso al agua como un bien común, y la defensa del territorio como parte esencial de la identidad colectiva (Svampa, 2016). En este sentido, como plantean Acacio y Svampa (2017):

La multisectorial contra el fracking, conformada por ciudadanos, científicos, pobladores y comunidades indígenas, apelan a criticar el discurso de los gobiernos y las empresas que generan la ilusión del desarrollo o la visión del doradista (Svampa, 2015), sin tener en cuenta factores como la contaminación de acuíferos, del aire y otros problemas que acarrea la matriz monoprodutiva. Las críticas se refieren principalmente a la inequidad en el acceso a la tierra, a los servicios públicos, marginalidad socioeconómica y cultural, saqueo y ocupación de los territorios de comunidades indígenas, migración de la población rural expulsada a centros urbanos, crecimiento de los bolsones de la pobreza y precarización laboral, entre otras. Al indagar un poco más, se vislumbran una serie de tensiones territoriales que tienen que ver con las dinámicas desplegadas por el Estado a nivel provincial y nacional, y las empresas para el desarrollo de este megaproyecto (p. 8).

La población de las pequeñas localidades afectadas por el desarrollo de la extracción no convencional de gas y petróleo tiene como núcleo productivo la actividad frutihortícola y la ganadería, sectores fuertemente impactados por el proceso de transformación que afecta su economía y vínculo con el territorio y aumenta la migración hacia centros urbanos en busca de oportunidades laborales (Observatorio Petrolero Sur, 2018).

El Observatorio Petrolero hace hincapié también en el impacto de la actividad de estas empresas en territorios protegidos sobre todo en cercanías del Área Natural Protegida Auca Mahuida, en el bloque Águila Mora. El área en cuestión fue creada en 1996 con el objetivo de preservar la diversidad de especies de la estepa patagónica. Existen además varios yacimientos arqueológicos, en los que se hallan petroglifos y pinturas rupestres, y el cerro Auca Mahuida tiene gran valor histórico y espiritual para el pueblo mapuche (Observatorio Petrolero Sur, 2018).

De esta manera, como se planteó en los inicios de este trabajo es oportuno reafirmar que este proceso de reordenamiento del territorio en la Patagonia Argentina, donde el corredor Nor- Patagónico tiene un rol central, está generando impactos diferenciales sobre los actores que intervienen (Manzanal, 2014). Mientras que las grandes empresas vinculadas al modelo extractivo 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, los conflictos sociales y ambientales se multiplican por el hostigamiento de las comunidades locales (Acselfrad, 2004), la pérdida de sus fuentes principales de sustento y de territorios nodales en la reproducción de su cultura.

En la actualidad, como ya se ha explicitado en este trabajo, 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 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.

Cataia (2017) 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 (p. 31).

El autor propone pensar “¿Quién usa el territorio?” (Cataia, 2017, p. 31), y este trabajo permite focalizar aún más el siguiente planteo: ¿quién se beneficia o quién 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 son centrales en la planificación y en el financiamiento de las obras, excluye la participación activa de los sectores más perjudicados por las megaobras de infraestructura. En este sentido, en octubre de 2018 el Comité de Naciones Unidas sobre los Derechos Económicos Sociales y Culturales expresó que se mostraba:

Preocupado por la reiterada vulneración del derecho de los pueblos indígenas a la consulta y al consentimiento previo, libre e informado (...) así como la ausencia de información sobre las reparaciones otorgadas a comunidades cuyos derechos han sido vulnerados... sugiriendo al Estado que garantice la consulta “sistemática” previa a otorgar concesiones a empresas de propiedad estatal o a terceros, para la explotación económica de las tierras y territorios tradicionalmente ocupados por ellas (Diario Río Negro, 2018, octubre, 24).

Cataia (2017), en este sentido, refiere a un Estado corporativista dado que una pequeña élite empresarial se apodera de cargos clave 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. Las grandes empresas, a partir de sus asociaciones empresariales, lobbistas, bolsas de comercio y demás entidades, presionan al Estado con el propósito de garantizar sus intereses.

CONCLUSIONES

Con respecto a las preguntas de investigación que guiaron este trabajo, qué infraestructura se promueve y en función de qué modelo de desarrollo, y a modo de conclusión, es posible afirmar que la transformación de los macrosistemas técnicos vinculados a la logística y la circulación en el sur del continente genera una dinámica favorable al desarrollo de modelos extractivos altamente concentrados y obstaculiza el desarrollo de los usos históricos del espacio geográfico. Se experimenta en la región una ruptura entre las formas tradicionales de producción del territorio y nuevas formas que responden generalmente a dinámicas globales, transnacionalizadas.

Desde el año 2000, como parte de la cartera de IIRSA, se impulsan en la región grandes corredores de infraestructura extractivista como condición de oportunidad para profundizar las dinámicas exportadoras de materias primas y recursos naturales para los actuales patrones productivos.

La matriz energética centrada en los hidrocarburos convierte en estratégicos los territorios factibles de reconversión mediante la extracción no convencional de estos combustibles. El fracking es una actividad que genera un alto impacto sobre los territorios y sus habitantes y requiere del emplazamiento de grandes obras de infraestructura no solo para su extracción sino también en toda la cadena energética y de abastecimiento de insumos.

La edificación de corredores bioceánicos acelera y posibilita la circulación este-oeste facilitando el acceso a los mercados más dinámicos para las materias primas. Esta es una de las características salientes de

los macrosistemas de transporte promovidos en América del Sur, la provisión de infraestructura debe desarrollarse en dos sentidos: libre comercio regional y conexión global. Es decir, las iniciativas de integración y logística promueven una interconexión eficiente, en términos de circulación, de los commodities y recursos naturales 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.

La materialización de corredores bioceánicos en una visión de desarrollo regional podría promover la interconexión de las áreas interiores, construyendo verdaderos corredores de integración, apelando a la complementariedad regional. Sin embargo, están concebidos de forma subordinada a las lógicas y las dinámicas del mercado internacional. Estos corredores fueron diseñados de forma subordinada a la idea de una integración de la región “hacia afuera” bajo la premisa del regionalismo abierto (Álvarez, 2018).

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 las zonas francas y los polos logísticos como el de Bahía Blanca y Zapala, nodos centrales en el territorio de análisis de este trabajo, 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 e imprescindibles de la cadena productiva.

Estas transformaciones y el aumento de la IED hacen prevalecer a los sectores más concentrados y los actores monopólicos en desmedro del desarrollo de otras actividades y otros actores como es evidenciable en la erosión de la actividad frutihortícola y agrícola en el valle de Río Negro y Neuquén. Esta situación, avalada por el desarrollo de grandes corredores bioceánicos que articulan estos polos logísticos y zonas francas, como enlaces hacia las costas, profundiza la heterogeneidad estructural y la vulnerabilidad ante las dinámicas del mercado internacional signadas por la volatilidad de los flujos y de las grandes empresas transnacionales.

REFERENCIAS

- Acacio, J. & Svampa, F. (2017). Hidrocarburos no convencionales y fracking: Estado, empresas y tensiones territoriales en la Patagonia argentina. *Cuestiones de Sociología*, 17(38). Recuperado de http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.8457/pr.8457.pdf
- Acselrad, H. (2004). *Conflictos ambientais no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Boll.
- Agenda Económica*. (2017, julio, 27). Bahía Blanca quiere ser el Puerto de Vaca Muerta. Sección Energía. Recuperado de <http://agendaeconomica.com.ar/bahia-blanca-quiere-puerto-vaca-muerta/>
- Álvarez, Á. (2018). *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* (Tesis doctoral). FhyCE, UNLP. Recuperada de <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/76445>
- Anschutz, G. (2015). *El desarrollo portuario, logístico y del transporte de cargas en el Siglo XXI*. Recuperado de <http://www.marcotradenews.com/noticias/el-desarrollo-portuario-logistico-y-del-transporte-de-cargas-en-el-siglo-xxi-parte-ii-36594>
- Blanco, J. (2009). Redes y Territorios. Articulaciones y Tensiones. *XII Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Recuperado de <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/BlancoEGAL2009.pdf>
- Cámara de Exportadores de la República Argentina (2008). *El corredor Bioceánico Nor-Patagónico como sistema de integración*. Recuperado de https://www.cera.org.ar/new-site/downloadArchivo.php?idioma_code=es&contenido_id=3070
- Carranza, L. (2018). *Corredores inteligentes para la integración de América Latina*. Recuperado de <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2018/04/corredores-inteligentes-para-la-integracion-de-america-latina/>

- Carrasco, I. & Del Hoyo Arce, J. (2012). *Neoextractivismo. Observatorio Multilateral de América Latina*. Recuperado de <http://omal.info/spip.php?article4847>
- Cataia, M. (2017). Uso del territorio y del lugar: poder de ordenamiento y contra-racionalidad En Beuf, A. (Comp.). *Ordenar los territorios. Perspectivas críticas desde América Latina*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
- Chasqui Federal* (2017, junio, 30). Integración swap. Sección economía. Recuperado de <https://chasquifederal.com/2017/06/30/integracion-swap/>
- Ceceña, A. E., Aguilar, P. & Motto, C. (2007). *Territorialidad de la dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Buenos Aires: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.
- Consejo Federal de Inversiones. (2014). *Sistematización de estudios vinculados a la Hidrovía Paraguay-Paraná*. Recuperado de <http://www.ciccba.com.ar/wp-content/uploads/2015/10/Hidrov%C3%ADa-Paran%C3%A1-Paraguay-Uruguay.pdf>
- Diario Río Negro* (2018, octubre, 24). Un comité de la ONU se mostró preocupado por el fracking en Vaca Muerta. Sección Región. Recuperado de <https://www.rionegro.com.ar/un-comite-de-la-onu-se-mostro-preocupado-por-el-fracking-en-vaca-muerta-HE5886922/>
- El Cronista* (2019, junio, 20). Vaca Muerta: consultora internacional augura gran futuro para exportar gas licuado. Sección Economía y Política. Recuperado de https://www.cronista.com/economiapolitica/Vaca-Muerta-consultora-internacional-augura-gran-futuro-para-exportar-gas-licuado-20190620-0021.html?utm_source=ecc_nota&utm_medium=cms&utm_campaign=refresh
- El Cronista* (2018, octubre, 3). Mayor conectividad en las zonas francas. Sección Transporte y Cargo. Recuperado de <https://www.cronista.com/transportycargo/Mayor-conectividad-en-las-zonas-francas-20181003-0003.html>
- Falaschi, C. (1999). *Diferencia, conflicto y formación en la construcción de identidades. Caso de las comunidades mapuche de Loma de la Lata*. Recuperado de <http://www.mapuche.info/mapuint/LomaLata.html>
- García, R. (2006). *Sistemas Complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*. Barcelona: Gedisa.
- Harvey, D. (2005). El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. En Panitch L. & Layes C. (Eds.). *El nuevo desafío imperial. Socialist Register*. Buenos Aires: CLACSO.
- IIRSA, (2004). *Planificación Territorial Indicativa. Cartera de Proyectos 2004*. Recuperado de http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb04_01_completo.pdf
- IIRSA-COSIPLAN (2016). *Cartera de Proyectos 2016*. Recuperado de http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf
- IIRSA-COSIPLAN. (2017). *Cartera de Proyectos 2017*. Recuperado de http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_DIGITAL.pdf
- Jessop, R. (2004). La economía política de la escala y la construcción de las regiones transfronterizas. *Revista Eure*, 29(89), 25-41. Recuperado de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v30n89/art02.pdf>
- La Vaca* (2019, abril, 15). Juicio a mapuches por defender el territorio frente al fracking en Vaca Muerta. Recuperado de <https://www.lavaca.org/portada/juicio-a-mapuches-por-defender-el-territorio-frente-al-fracking-en-vaca-muerta-2/>
- Manzanal, M. (2014). Desarrollo. Una perspectiva crítica desde el análisis del poder y del territorio. *Realidad Económica*, (283). Buenos Aires: IADE.
- Maraggi, I. (2017). *Resistir al avance extractivista: Las Comunidades Mapuche Paynemil, Kaxipayiñ y Campo Maripe frente a los conflictos territoriales en Loma La Lata y Loma Campana, Neuquén* (Tesis de licenciatura en Geografía). FhyCE, UNLP. Recuperado de <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1476/te.1476.pdf>
- Martner, C. (2007). Reestructuración del espacio continental en el contexto global: corredores multimodales en Norte y Centroamérica. *Revista Economía Sociedad y Territorio*, 7(25). Recuperado de <http://dx.doi.org/10.22136/st002007230>

- Massey, D. (2000). Um sentido global do lugar. En Arantes, A. (Org.). *O Espaço da Diferença*. Campinas: Papirus Editora.
- Mendioroz B., Cabral R., Berraz M. & Chironi, M. (2007). *Antecedentes y avances en el desarrollo y promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico*. Recuperado de: https://legisrn.gov.ar/interlagos/docs/corredor_bioceanico.pdf
- Organización Mundial del Comercio (2018). *Examen estadístico del comercio mundial 2018*. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/wts2018_s/wts2018_s.pdf
- Observatorio Petrolero Sur (2019). *Vaca Muerta: sismo y sustancia*. Recuperado de <https://www.opsur.org.ar/blog/2019/10/20/vaca-muerta-sismo-y-sustancia/>
- Observatorio Petrolero Sur (2018). *Compañías europeas a la conquista de Vaca Muerta*. Recuperado de <http://www.opsur.org.ar/blog/2018/08/23/companias-europeas-a-la-conquista-de-vaca-muerta/>
- Pillet Capdepón, F. (2008). Las escalas del espacio: desde lo global a lo local. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 12(270). Recuperado de <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-5.htm>
- Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 13. 69-77. Recuperado de <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/viewFile/AGUC9393110069A/31671>
- Santos, M. (1994). *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Santos, M. (1996). *De la totalidad al lugar*. Barcelona: Oikos-Tau.
- Santos, M. (2004). *Por otra globalización: del pensamiento único a la conciencia universal*. Colombia: Convenio Andrés Bello.
- Sevares, J. (2011). El ascenso de China: oportunidades y retos para América Latina. *Nueva Sociedad*, (235). Recuperado de <https://nuso.org/articulo/el-ascenso-de-china-oportunidades-y-retos-para-america-latina/>
- Sgut, M. (2001). *Políticas y acciones necesarias en el subsector de transporte por agua y puertos*. Buenos Aires: CEPAL.
- Silveira, M. L. (2011). Territorio y ciudadanía: reflexiones en tiempo de globalización. *UNI-PLURI/VERSIDAD*, 11(3). Recuperado de <https://aprendeenlinea.udea.edu.co/revistas/index.php/unip/article/viewFile/11833/10748>
- Somarribas Chavarría, L. (2008). Hacia una geografía de redes: un nuevo paradigma de análisis espacial alternativo al enfoque regional. *Revista Geográfica de América Central*, 41(1). Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/4517/451744659002.pdf>
- Svampa, M. (2011). *Pensar el desarrollo desde América Latina*. Recuperado de <http://maristellavsvampa.net/archivos/ensayo56.pdf>
- Svampa, M. (2012). El Consenso de los commodities y la inflexión extractivista. En *Movimientos Socioambientales en América Latina*, Revista OSAL 32, Buenos Aires, CLACSO.
- Svampa, M. (2016). *El Antropoceno, un concepto que sintetiza la crisis civilizatoria*. *La izquierda diario*. Recuperado de <http://www.laizquierdadiario.com/El-Antropoceno-un-concepto-que-sintetiza-la-crisis-civilizatoria>
- Svampa M. & Viale, E. (2014). *El avance del Consenso del Fracking*. *Sin Permiso*. Recuperado de <http://www.sinpermiso.info/textos/el-avance-del-consenso-del-fracking>
- Zibechi, R. (2015). *Interconexión sin integración: 15 años de IIRSA*. Recuperado de <http://www.cipamericas.org/es/archives/16490>

NOTAS

- 1 “El neoextractivismo es un modelo de desarrollo económico adoptado por algunos gobiernos de América del Sur a principios del siglo XXI y cuyos antecedentes se ubicarían en el extractivismo convencional. Al igual que éste, el neoextractivismo orienta la economía hacia actividades de explotación de la naturaleza para la obtención de recursos no procesados dirigidos de forma prioritaria a la exportación, pero difiere de aquel en el papel protagónico que adquiere el Estado en el proceso productivo. Esta participación puede adoptar una forma directa, a través de empresas estatales, o indirecta, a través de tributaciones y otros mecanismos de regulación, y permite la obtención de un porcentaje mayor

de ingresos para las arcas estatales. Parte de estos recursos sirven para la puesta en marcha de programas sociales y otras iniciativas públicas que dotan a los gobiernos de cierto grado de legitimidad” (Carrasco y Del Hoyo Arce, 2012, p. 2).

- 2 El Consejo Federal de Inversores (2014) define a un corredor bioceánico como: “una franja de territorio dentro de la cual se desarrolla un sistema vial, ferroviario e hidroviario 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” (p. 20).
- 3 El Plan Patagonia fue anunciado por el Gobierno de Mauricio Macri en el año 2017 como un proyecto de infraestructura que buscaba generar un desarrollo social, productivo y de infraestructura de esa región del país. Sus metas explícitas fueron mejorar la logística, reducir los costos a sus productores y fomentar la creación de industrias.
- 4 Según un reciente informe realizado en Inglaterra por Wood Mackenzie, una de las consultoras internacionales especializadas en energía más importantes a nivel internacional, Argentina se posiciona para satisfacer la demanda de gas asiática, de hecho afirma que además de Bahía Blanca, donde está el puerto local más cercano a los yacimientos de la cuenca Neuquina, plantas de licuefacción de gas podrían establecerse en Chile, para mejorar los costos y llegar más rápido al océano Pacífico, lo que requerirá optimizar la infraestructura de circulación bioceánica. China, India y Japón serían los principales compradores augurando para el 2024 un exportación de 6 millones de toneladas de gas licuado, una cifra que podría crecer hasta los 10 millones en 2030 (El Cronista, 2019, junio, 20).
- 5 El fracking es el nombre que asume la fractura hidráulica. Consiste en la perforación a más de dos mil metros de profundidad que a través de la inyección entubada de agua a alta presión quiebra las rocas de la formación contenedora de hidrocarburos, generalmente gas y petróleo de esquisto. El agua a presión, mezclada con productos químicos, amplía las fracturas y favorece la salida de los hidrocarburos hacia la superficie.
- 6 En diciembre del 2018 el gobierno argentino anunció, debido al aumento del riesgo país que expresa la falta de confianza para continuar con iniciativas de inversiones en obra pública, el fin del sistema de Participación Público Privado.
- 7 Al referir al impacto ambiental de estas obras dos aspectos son centrales: en primer lugar, el uso intensivo del agua en los proyectos extractivos que disputan un bien escaso en una región donde el desarrollo frutihortícola es importante; y en segundo lugar, los efectos de la fractura hídrica sobre el medio físico, uno de los efectos más evidente hoy en la zona por ejemplo es el aumento de la actividad sísmica.

Javier Grosso, docente e investigador del Departamento de Geografía de la Universidad Nacional del Comahue, sistematizó el archivo del Instituto de Prevención Sísmica (INPRES) y confirma que hasta el 2015 la presencia de movimientos sísmicos en la zona son escasos aumentando posteriormente con la intensificación de la explotación en Vaca Muerta. Desde el 2015 a la actualidad la zona tembló más de 150 veces, dándose los últimos 135 movimientos en los primeros diez meses de 2019 (Observatorio Petrolero Sur, 2019).