



# Territorios de la Complejidad: por una geografía resignificada

COORDINADORES

*Josefina Di Nucci y Álvaro Álvarez*



1983/2023  
**40 AÑOS**  
DE DEMOCRACIA



Facultad de  
**CIENCIAS  
HUMANAS**  
UNICEN

CONICET



I G E H C S

**CIG** CENTRO DE  
INVESTIGACIONES  
GEOGRÁFICAS  
FCH-UNCPBA



# Territorios de la complejidad: por una Geografía resignificada

Josefina Di Nucci  
Álvaro Álvarez  
(Coordinadores)



Di Nucci, Josefina

Territorios de la complejidad : por una Geografía resignificada / Josefina Di Nucci ; Álvaro Álvarez ; compilación de Josefina Di Nucci ; Álvaro Álvarez. - 1a ed. - Tandil : Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2023.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-658-606-5

1. Geografía. 2. Pandemias. 3. Argentina. I. Álvarez, Álvaro. II. Título.

CDD 910.9

El contenido de esta obra fue sometido a evaluación externa

1ª edición: octubre de 2023

*Coordinadores*

Josefina Di Nucci y Álvaro Álvarez

*Corrección*

Josefina Di Nucci y Álvaro Álvarez

*Diseño de Tapa*

Darío Ledesma

*Fotografías de tapa*

Archivos de Álvaro Álvarez y Josefina Di Nucci

*Diseño interior y maquetación*

María Cecilia Aimaretti

ISBN 978-950-658-606-5



# Índice

## | 11 Prólogo

### Parte I. Geografías del bienestar, la pobreza y la calidad de vida

- 29 Calidad de vida en los espacios rurales: el paraje Las Toscas, como estudio de caso exploratorio  
*Camila Lucía Rodríguez y Patricia Iris Lucero*
- 47 Condiciones de habitabilidad en el Complejo Urbano Padre Mugica: una experiencia de transferencia de investigaciones en calidad de vida  
*Laura Zulaica, María Laura Canestraro, Adriana Olivera y Claudia Rodríguez*
- 65 La variable «tipo de hogar». Aplicación al estudio de las diferencias de NBI en Argentina (2001-2011)  
*Fernando Ariel Manzano y Guillermo Ángel Velázquez*
- 85 Exploración sobre la relación entre turismo y calidad de vida de la población argentina desde la mirada espacial  
*Matías Gordziejczuk, Claudia Mikkelsen y Graciela Benseny*
- 105 Calidad de vida, riesgo hídrico y procesos suburbanos en el Área Metropolitana de Santa Fe  
*Néstor Javier Gómez y María Mercedes Cardoso*
- 123 Economía Popular, Social Solidaria (EPSyS) y territorio. Una aproximación desde el análisis de la problemática alimentaria del Gran La Plata  
*Belén Mirallas, Damián Giammarino y Héctor Luis Adriani*
- 137 Distancia geográfica y salud en el Área Metropolitana de Buenos Aires  
*Ana María Liberali y Solange Paula Redondo*
- 149 El arbolado urbano de alineación como indicador de calidad de vida en la ciudad de Santa Fe. Disparidades sectoriales  
*Gabriel Castelao*

### Parte II. Urbanización, divisiones territoriales del trabajo y economía urbana: abordajes empíricos y desafíos teóricos

- 167 Comercio étnico peruano en el Gran Buenos Aires  
*Marina Lapenda*
- 181 Producción y comercialización de automóviles: dinámicas entre el circuito superior y su porción marginal  
*Matías Donato Laborde*
- 193 Difusión territorial de las finanzas y comercio minorista en Tandil durante la pandemia  
*Derlis Daniela Parserisas, Josefina Di Nucci y Graciela Luján Caballero Sapiras*
- 205 Telecomunicaciones y convergencia tecnológica en el área concentrada de Argentina  
*Guillermo Schiaffino*

### Parte III. Ruralidades diversas en el agro argentino

- 219 Movimientos sociales y socioterritoriales en el sudoeste bonaerense  
*Marcela Torrez Gallardo*
- 235 Agricultura Familiar y producción de alimentos sanos en los partidos de General Rodríguez, Luján y Mercedes (provincia de Buenos Aires). Aproximación desde los datos secundarios  
*Fernanda González Maraschio y Gisela Reposo*
- 253 Transformaciones en los usos del suelo y políticas públicas en los partidos de Cañuelas, Luján, Mercedes y San Andrés de Giles  
*Natalia Alejandra Kindernecht*
- 271 Trama agroindustrial en el sudeste bonaerense. Reflexiones en torno a las interacciones predominantes  
*Mariana Paola Bruno y María Laura Viteri*
- 289 Transformaciones productivas en la «sección quintas» de la localidad de Verónica, partido de Punta Indio, provincia de Buenos Aires (2018/2019)  
*Waldemar Spinelli*
- 305 La Colonia 20 de Abril, en la localidad de Jáuregui (Luján, provincia de Buenos Aires) a través del concepto estilo de agricultura  
*Gerardo Castro*
- 320 Situación crítica y precaria de lxs agricultorxs familiares del partido de La Plata en tiempos de SARS-CoV-2. Iniciativas políticas para fomentar y fortalecer la agricultura familiar y las producciones alternativas  
*Daniela Patricia Nieto y Guillermo Ariel Aramayo*
- 333 Estrategias de comercialización de la agricultura familiar: la trayectoria de la Feria Verde de la ciudad de Mar del Plata (Argentina)  
*Pablo José Galeotti, María Laura Cendón y Martín Arrache*
- 351 Apropiación social de tecnologías organizacionales en las artesanías textiles de Manos La Madrid  
*Santiago Santini y Graciela Ghezán*

### Parte IV. Geografías feministas: teorías y prácticas de las desigualdades

- 369 El cuerpo como territorio de lo vivido y soporte de la incisión patriarcal  
*Julia Cortese*
- 385 Crezcan flores en nuestros cuerpos-territorios violentados  
*María Lorena Barrera, Gloria Fernández Ruiz, Carla Giménez y María Florencia Giorsemio*
- 399 Las luchas en las calles por la interrupción legal del embarazo (IVE)  
*Melisa Zubillaga y Diana Lan*
- 407 Las prácticas del *street art* como gestos estéticos alternativos en la trama urbana  
*Ana Lucía Bit Chakoch Larribité y Vicente Girardi Callafa*

- 425 Otros mundos en #LaFeliz. Violencia y orgullo en los territorios de las comunidades LGBT+ locales  
*Federico García Fernández*
- 441 La configuración de masculinidades en espacialidades instituidas por el narcotráfico en el Gran Buenos Aires, Argentina  
*Heder Rocha*

## Parte V. Geografía Física y problemáticas ambientales

- 457 Percepción del riesgo, y prácticas asociadas a la geografía de la salud, sobre la problemática ambiental de arsénico en agua  
*Micaela Condolucci, Leandro Aníbal Crivaro, Silvia Porro y Damián Lampert*
- 473 Desafíos en la pospandemia COVID-19: ambiente, energía y territorios  
*Luciana Clementi, Alejandra Ise y Sofía Villalba*
- 485 Gestión del agua en el área periurbana oeste de la ciudad de Mar del Plata, partido de General Pueyrredon. Un aporte mediante el empleo de la técnica árbol de problemas  
*María José Martín Velasco, Gabriela Calderón, María Lourdes Lima y Héctor Enrique Massone*
- 499 Análisis de la aridificación en la República Argentina a través de índices climáticos de aridez durante el período 1961-2018  
*Pedro Samuel Blanco y Moira Evelina Doyle*
- 511 Dinámica fluvial de la Cuenca Inferior del Río Negro (Estación Primera Angostura)  
*Grethel García Bu Bucogen, Vanesa Yael Bohn y María Cintia Piccolo*
- 523 La problemática de los anegamientos en la Cuenca del Salado: ¿aumento de las precipitaciones o efectos de los cambios de usos del suelo?  
*Sofía Salese y Bruno Lara*
- 535 Pérdida de servicios ecosistémicos por desequilibrios nutricionales en suelos agrícolas. Análisis de su variación espaciotemporal en la Pampa Austral, Argentina  
*Nahuel David Sequeira, Daiana Yael Daga y Patricia Vazquez*
- 553 Producción de biogás en el contexto de desafíos energéticos: estudios de caso  
*Elías Valentín Decunto*
- 567 Polo de desarrollo económico en el curso medio del río Colorado: potencialidades y riesgos ambientales en Casa de Piedra  
*Leandro Altolaguirre, Eliana Pereyra Fernández y Hugo Khin*
- 581 Problemáticas ambientales en el sector de Cuenca XVI, Neuquén, Argentina  
*Emmanuel Roussillon*

## Parte VI. Estrategias, acciones didácticas y proyectos para la enseñanza de la Geografía

- 599 La didáctica del retorno: la formación docente como experiencia  
*Cristina Carballo y Julieta Ñañez*
- 611 Puentes entre las geografías de la vida cotidiana y la geografía escolar: estrategias para rastrear y sistematizar conocimientos geográficos cotidianos  
*Natalia Flores, Andrés Flouch, Soledad Reyes y Analía Rotondaro*
- 625 Pensar las territorialidades locales desde la ESI: una propuesta pedagógica para abordar la geografía desde una perspectiva de género  
*Brenda Sosa y María Victoria Suarez*
- 637 Memorias barriales, marcas territoriales y soportes conmemorativos. Acciones, actores y prácticas locales como recurso pedagógico para un abordaje de la memoria social sobre Malvinas  
*Silvina Fabri y Marcelo Troncoso*
- 653 Trabajo de campo sobre las causas y los efectos de las islas de calor urbano. El caso de Santa Rosa, provincia de La Pampa  
*Juan Pablo Bossa, María del Carmen Labey y Jorge Ernesto Lapena*

## Parte VII. Geotecnologías aplicadas a la transformación socioespacial

- 669 Implementación de una Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) en el municipio de Tandil, Buenos Aires  
*Cristian Amici, Fausto Fernández, Mauro Ortmann y Luis Ramírez*
- 683 Crecimiento y expansión urbana de las ciudades de la Cuenca Inferior del Río Chubut en el período 1991-2022 a través de Tecnologías de Información Geográfica  
*María Isabel Márquez y Santiago Linares*
- 701 Tecnologías de la Información Geográfica para el estudio de coberturas del suelo a nivel de paisaje. Análisis multitemporal de cambios. Caso de estudio: cultivo de girasol – campañas 2020-2021 - tandil  
*Paula Valania*

## Parte VIII. Modelos de inserción internacional, debates geopolíticos y relaciones internacionales

- 717 La insubordinación ideológica. Una interpelación desde las periferias: el caso de China  
*Hilario Patronelli y Juan Cruz Margueliche*
- 727 Desarrollo económico y soberanía monetaria ante la crisis de la globalización financiera y un nuevo orden internacional multipolar. Emergencia de nuevos polos de poder monetario ante la hegemonía del dólar (2008-2022)  
*Emiliano Dicósimo e Ignacio Barranquero*



- 743 El ascenso de China en el sistema internacional y su expansión geopolítica por medio de la inversión en infraestructura: La Nueva Ruta de la Seda y su impacto en América Latina  
*Andrea Sol D'Annunzio*
- 759 Infraestructura extractivista y desarrollo regional  
*Álvaro Álvarez*

## Parte IX. Transformaciones territoriales y turismo. Nuevas formas de movilidad y ocio, sus incidencias en el desarrollo

- 775 Visitar la memoria. Reflexiones acerca del turismo en el ex Centro Clandestino Virrey Cevallos  
*Carlos Cáceres y Matías Arena Recavarren*
- 791 Espacios rurales y rururbanos multifuncionales. Turismo y recreación rural en el partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales  
*Jana Ferro y María Isabel Haag*
- 807 Oferta cultural y turismo en el barrio de Abasto  
*Sofía Mato*
- 823 Cartografía del turismo ovni en la Argentina  
*Fabián Claudio Flores y Marcos Bruno Giop*
- 839 Territorios turísticos en contexto de pandemia: gobernanza y adaptación  
*María Sol Sierra*
- 855 Resignificación de espacios socioculturales y abordajes territoriales alternativos a través del turismo científico: un caso de estudio en las vías del «Viejo Expreso Patagónico, La Trochita»  
*Federico Abbondio, Marcos Sourrouille, Lucas Bandieri y Diego González Zevallos*
- 871 La conformación del lugar turístico, entre lo público y lo privado. El caso de El Centinela en la ciudad de Tandil, Buenos Aires  
*Lucas Ramírez y Esteban Vicente*

## Parte X. Producción del espacio, acceso al hábitat y derecho a la ciudad

- 889 Análisis del conflicto ambiental por el avance inmobiliario en la avenida Don Bosco, Tandil. Aproximaciones al estudio de caso  
*Camila Ailén Lorusso*
- 903 El Centro Social y Deportivo Limache. Reflexiones sobre el acceso al hábitat desde un conflicto socioterritorial  
*Dana Valente Ezcurra y Flavio García*
- 919 Ocupación colectiva de tierras en el Barrio Palermo (Tandil): una experiencia de participación y contribución a la resolución del conflicto desde un proyecto de extensión  
*Agustina Girado, Alejandro Migueltoarena y Lautaro Lanusse*

- 933 Los conflictos urbanos y de proximidad en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: las transformaciones urbanas y las resistencias en el barrio de Coghlan a posteriori de la postconvertibilidad  
*Gabriel Horacio Álvarez*
- 953 Apuntes hacia una caracterización de las urbanizaciones cerradas de la ciudad de La Plata  
*Liliana Lapomarda*
- 965 La gobernanza de las regiones urbanas. La institucionalización del Ente de Coordinación del Área Metropolitana Santa Fe (2016-2021)  
*Martín Carné y Martín Seval*

# Infraestructura extractivista y desarrollo regional

Álvaro Álvarez<sup>a</sup>

## Introducción

Desde la recomposición de la economía y el restablecimiento de la gobernabilidad, debilitados con el estallido social y la debacle económica de la crisis del año 2001 en Argentina, la economía nacional -en clara correspondencia con dinámicas regionales- transita por un nuevo ciclo extractivo enraizado en la hegemonía de modelos de desarrollo productivistas que vulneran los ritmos de la naturaleza y colisionan con formas preexistentes de uso del espacio geográfico. La hiperespecialización Argentina en la exportación de bienes primarios y manufacturas de origen agropecuario<sup>1</sup>, centrales en la atracción de divisas en el mercado internacional, llevaron a los sucesivos gobiernos al desarrollo de programas y proyectos de inversión en infraestructura con un claro sesgo primario exportador: carreteras, puertos, puentes, vías ferroviarias, túneles, buscan generar condiciones para optimizar la circulación de flujos rumbo a los principales mercados consumidores.

Este trabajo parte, como axioma de investigación, de la premisa de que el territorio, como espacio socialmente construido, materializa desigualdades en los usos y un proceso de apropiación diferencial que beneficia a las grandes corporaciones en detrimento de las necesidades propias del lugar y las comunidades. El espacio geográfico, como sistema solidario y conflictivo de objetos y acciones (Santos, 1996), se torna una construcción cada vez más artificial que responde a dinámicas y lógicas globales de circulación de flujos. Estos procesos se evidencian en las últimas décadas, entre otros factores, en la edificación de grandes corredores de infraestructura que viabilizan el proceso de extracción y circulación de recursos rumbo a los principales centros de producción del sistema económico internacional.

En el presente trabajo se recuperan parte de los estudios realizados en la temática en trabajos preexistentes de posgrado, con el objetivo general de aportar a la conceptualización de lo que denominamos infraestructura extractivista (Álvarez, 2019; 2020b) y en particular, aportar al estudio de la relación entre esta infraestructura, las disputas geopolíticas a escala global y su impacto en el desarrollo regional. Para tal propósito, la investigación se basa en una metodología cualitativa en la que se abordan fuentes documentales de organizaciones internacionales como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (CO-SIPLAN) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), estudios temáticos preexistentes y aportes teóricos del campo de la Geografía.

---

<sup>1</sup> En conjunto, las exportaciones de soja, maíz y trigo significaron, en el año 2021, el 53,7% de las exportaciones totales en millones de dólares (Instituto Nacional de Estadística y Censos [INDEC], 2022).

El trabajo está dividido en cuatro apartados: en el primero, se abordarán discusiones conceptuales y teóricas en torno al impacto de la infraestructura, la logística y la circulación en la producción del territorio; en el segundo se trabajará sobre las conceptualizaciones de infraestructura y extractivismo; en el tercero se desarrollará un análisis general de los principales proyectos y programas regionales y globales de diseño e inversión en infraestructura que inciden sobre la producción del territorio nacional, en un contexto de marcadas disputas por la apropiación de los recursos estratégicos de la región. Por último, se desarrollarán algunas conclusiones y reflexiones finales a 20 años de desarrollo de una infraestructura neoextractivista en la región.

### **Infraestructura, logística y circulación**

Infraestructura-logística-circulación es una tríada conceptual mutuamente dependiente en el actual proceso de espacialización extractivista en la región. La deslocalización productiva es una de las características fundamentales de la producción capitalista poscrisis de la década de 1970, vinculado a 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, p. 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 apropiarse de los recursos considerados estratégicos en cada etapa productiva. Proceso que Harvey (2005) definió como acumulación por desposesión.

Esta fragmentación del proceso productivo a escala global, junto a la emergencia de nuevos actores hegemónicos y una nueva arquitectura de organizaciones supranacionales en Suramérica, han instaurado un protagonismo inédito en la circulación de flujos. Santos plantea que, en el actual estadio del capital, 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. (Santos, 2000, p. 227)

La libre extracción y circulación de las mercancías es uno de los objetivos prioritarios buscados por los actores hegemónicos en la actual fase de acumulación capitalista 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 (Álvarez, 2019).

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 los efectos de este proceso, de la siguiente manera,:

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. (Arroyo, 1999, p. 7)

La infraestructura determina el carácter y la dinámica de los flujos, junto a la homogeneización de las pautas de circulación de las mercancías, la información y el dinero, constituyen factores fundamentales en el proceso de espacialización. Como plantea Santos (1997), se edifican lugares como «puntos luminosos y verticalizados», acordes con las racionalidades globales, altamente tecnificados y donde la multimodalidad es la característica saliente en la dinámica de circulación.

La logística se constituye entonces como una actividad central en este proceso, se encarga de coordinar los modos de transporte, así como las estrategias en la cadena de suministros, la gestión de los procesos de producción y distribución. Las actividades logísticas constituyen el centro de la planificación en el comercio y conforman un sistema que es el enlace entre la extracción, la producción, la circulación y el consumo, sobre todo en un mundo donde los eslabones de esa cadena están separados por el tiempo y la distancia.

Santos argumenta que "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, p. 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, aeropuertos, puentes, túneles, etc. En este proceso, los polos logísticos serán los centros de operación centralizada del sistema de redes, para lo cual, su optimización y readaptación a los patrones globales de circulación es una tarea imprescindible. Al respecto, Wilmsmeier remarca, en un informe de la CEPAL, 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. (Wilmsmeier, 2015, p. 24)

La importancia de la logística es particularmente central en un sistema deslocalizado, donde lo que circula son cada vez más micropartes 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. (Silveira, 2011, pp. 8-9, citas en el original)

La ampliación de los circuitos espaciales trae como resultado el surgimiento de regiones económicas que exceden los límites tradicionales del Estado, la expansión del capital en la era de la globalización no se corresponde con los marcos políticos construidos históricamente. En Suramérica, la edificación de nuevas redes y corredores de infraestructura tiene una escala regional; esto se expresa en el surgimiento de espacios transfronterizos (Jessop, 2004) que muchas veces se corresponden con organizaciones supranacionales preexistentes o en formación (Mercado Común del Sur –MERCOSUR–, Unión de Naciones Suramericanas –UNASUR–, entre otras) y otras se relacionan directamente con los flujos de recursos, bienes, capitales, servicios, información, etc., preexistentes, actuales o futuros (Álvarez, 2019).

Solo a modo de ejemplo, es oportuno mencionar la dimensión espacial y transfronteriza de lo que la transnacional Syngenta, en el año 2004, denominó «La República unida de la Soja». La corporación cerealera imaginaba una región unida por la monoproducción sojera, donde la hidrovía Paraguay-Paraná cumplía un rol de articulación logística, destruyendo territorialidades preexistentes e imponiendo una infraestructura marcadamente extractivista. Proceso que, efectivamente, se evidencia dos décadas y media después de esa prefiguración corporativa realizada por actores centrales del agronegocio, con grandes impactos sociales y ambientales.

## La infraestructura extractivista

Infraestructura extractivista (Álvarez, 2019; 2020a) es una designación empleada para caracterizar y definir a las megaobras diseñadas, financiadas y ejecutadas, con el objetivo de generar condiciones de oportunidad para la extracción de naturaleza, que es mercantilizada y comercializada a partir de las demandas y necesidades de los principales centros de producción del sistema internacional. Definir y caracterizar la infraestructura y el extractivismo es un aspecto central para entender su condición dialéctica y su mutua dependencia en los programas actuales de integración física regional y en las políticas estatales.

### ***¿A qué se hace referencia cuando se habla de infraestructura para el desarrollo regional?***

La infraestructura es considerada, habitualmente, como un conjunto de elementos o servicios que son estimados necesarios para que una actividad u organización se desarrolle efectivamente. Una gran distinción es la que suele hacerse entre la infraestructura económica y la infraestructura social. La primera, 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. (Larde y Sanchez, 2014). La segunda, refiere a las actividades ligadas a la salud, la educación, la recreación, entre otras, que son responsables del bienestar de la población pero que no estarían vinculadas directamente a la actividad económica (Álvarez, 2019).

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 (Larde y Sanchez, 2014), no es posible ni conveniente, a los fines analíticos, 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 -o como obstáculo- de las relaciones sociales y de producción, y la infraestructura social es un aspecto destacado, imprescindible, en la reproducción de la fuerza del trabajo (Álvarez, 2019).

Este trabajo aborda aspectos vinculados con el estudio de obras que son transversales, tanto a la denominada infraestructura económica como a la infraestructura social. Se estudian iniciativas que se desarrollan desde los inicios del siglo XXI y que comprenden megaobras de energía, transporte y comunicaciones, que generan impactos sustanciales en la forma de habitar los territorios y en las prácticas productivas de las comunidades, con la intención de beneficiar dinámicas y actividades extractivistas.

La inversión en infraestructura en Argentina ha sido direccionada, en cada etapa económica, a promover sinergias facilitadoras de las actividades promovidas en el marco de las políticas predominantes y las formas de inserción internacional. De esta manera, el modelo agroexportador dio impulso a la expansión del sistema ferroviario en la región pampeana y un puerto acorde al modelo. A mediados del siglo XX, cambios internos e internacionales generaron políticas tendientes a un modelo

de sustitución de importaciones, que mantuvo la infraestructura ligada a las actividades exportadoras, pero que desarrolló paralelamente y con gran ímpetu, redes de infraestructura y logística requeridas por la industrialización, la urbanización ligada a la misma y la provisión de energía y materias primas para ese modelo.

La crisis internacional de la década de 1970 marcaría un cambio de época en la inserción del país en la economía internacional. Un modelo aperturista, neoliberal (Arceo y Basualdo, 2006), generaría profundos quiebres con el modelo desarrollista precedente, generando desindustrialización y privatizaciones y acentuando la fragmentación socioterritorial. El impulso a actividades ligadas a la explotación de recursos naturales para exportación y a la valorización financiera generó una infraestructura que busca ampliar mercados, escalas de explotación de recursos y áreas de actuación de las transnacionales.

La infraestructura al servicio del modelo exportador ya no tiene, en la actualidad, una 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 Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana, que se pone en marcha desde el año 2000 a propuesta de Brasil y en base a un documento del Banco Interamericano de Desarrollo, se transformaría en el primer programa de Infraestructura Regional para América del Sur. IIRSA materializaría, en su cartera de proyectos de infraestructura, las pretensiones de las grandes corporaciones y organismos financieros de construir un entramado de redes y corredores extractivistas en la región (Álvarez, 2017).

### ***¿Qué es el extractivismo?***

El extractivismo es definido como la explotación de grandes volúmenes de naturaleza que se exportan como *commodities* en el mercado internacional, generando economías de enclave (Wagner, 2020). La noción de enclave, como plantea Machado Araoz (2015), revela el carácter ecológica y geopolíticamente determinante del extractivismo. El enclave remite a "núcleos de actividades primarias controlados de forma directa desde afuera" (Cardoso y Faletto, 1969, p. 48).

Las actividades extractivas, además de estar fuertemente extranjerizadas en América Latina, requieren grandes extensiones de territorio e importantes inversiones de capital, generando el desplazamiento de otras formas de producción y cuantiosos impactos negativos para el ambiente y las formas de vida de poblaciones locales (Wagner, 2020).

Como modelo, el denominado extractivismo (neo-extractivismo para algunos autores y autoras que remiten a las líneas de continuidad y ruptura con el extractivismo clásico propio del dominio colonial sobre nuestros territorios), es una renovada forma de dependencia y subordinación de los territorios y los bienes comunes a las dinámicas de acumulación global del capital y las demandas del mercado internacional a partir de un complejo entramado de redes de infraestructura.

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.

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 (Álvarez, 2019).

### **De IIRSA a la Nueva Ruta de la Seda**

El Banco Interamericano de Desarrollo es el brazo financiero del Banco Mundial en América Latina y tiene un rol importante en los programas y proyectos de infraestructura en la región. En un documento que resulta de la II Cumbre Empresarial de las Américas, 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 Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (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. (BID, 2015, p. 4)

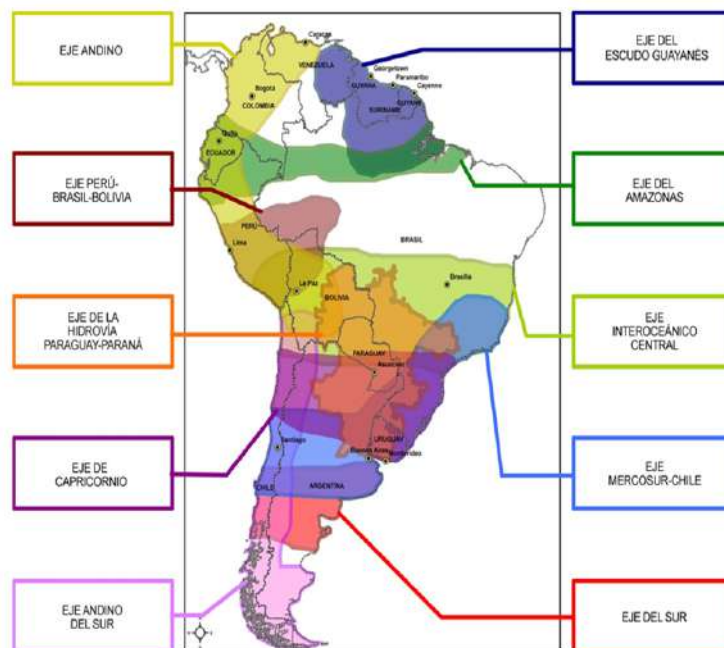
Sobre este diagnóstico de la deficiencia en la infraestructura regional y en base a un plan de acción elaborado por el propio BID en el año 2000, se lanzaría un ambicioso programa con una agenda de proyectos consensuada por los doce países de Suramérica en las áreas de energía, transporte y telecomunicaciones buscando fortalecer la apertura comercial y de inversiones y la convergencia regulatoria regional (Álvarez, 2019). Los propios documentos fundacionales de la iniciativa explicitan el carácter extractivista de la misma, al marcar la pretensión de apropiación sobre los recursos naturales y la necesidad de mantener e incrementar los niveles de apertura económica.

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, 2009, p. 5)

La IIRSA fue propuesta por Fernando Henrique Cardozo, entonces presidente de Brasil, en base al documento *Un nuevo impulso para la integración en infraestructura regional de América del Sur* (BID, 2000) con el propósito de reconvertir los macrosistemas técnicos en áreas consideradas estratégicas para la espacialización de nuevas redes de infraestructura. Una década después, la iniciativa se incorporó a la Unión Suramericana de Naciones como Foro Técnico del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento manteniendo la Cartera de Proyectos gestada a comienzos del siglo XXI -casi 600 obras de infraestructura en diez corredores y una inversión de 198 mil millones de dólares- pese a los cambios en las relaciones de fuerza y en los paradigmas de gestión pública de los gobiernos en la denominada década progresista. La Figura 1 georreferencia el emplazamiento de esos corredores en la escala regional.

Figura 1. Ejes de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana



Fuente: IIRSA (2015, p. 4)

IIRSA materializa, en sus dos décadas de desarrollo, una visión sobre la naturaleza que la concibe como un obstáculo a superar a partir de los corredores multimodales -graficados en la Figura 1- como una barrera para la circulación de flujos -ejemplos son la cordillera Andina o el Amazonas- y como un recurso con capacidad de aportar a los actuales patrones productivos y tecnológicos. En los 20 años de desarrollo de IIRSA, casi la mitad de lo que se exportó en la región fueron *commodities* hacia los mercados de las economías centrales y la inversión en infraestructura se canalizó en un 90% en obras de transporte (IIRSA-COSIPLAN, 2018) que facilitaron la circulación de esos productos primarios y recursos mediante corredores bioceánicos. Como plantea Raúl Zibechi:

Un aspecto clave de la IIRSA, como lo señala el estudio del BID "Nuevo impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur", presentado en diciembre de 2000, consiste en considerar que el principal problema para posibilitar la integración física y, por lo tanto, para mejorar el flujo de mercancías, son las "formidables barreras naturales tales como la Cordillera de los Andes, la selva Amazónica y la cuenca del Orinoco" (Soldatelli, 2003: 4). Esa misma concepción es sustentada por el ex presidente del BNDES, Carlos Lessa, quien señaló: "La cordillera de los Andes es ciertamente una belleza, pero es un terrible problema de ingeniería" (Carvalho, 2006: 36). Esa lógica de la naturaleza como "barrera" o como "recurso", está presente en todos los aspectos del plan. (Zibechi, 2013, p. 214, comillas y citas en el original).

En un contexto de «guerra comercial» entre Estados Unidos y China, IIRSA (con fuerte presencia de los bancos y empresas controladas por capitales estadounidenses) es disputada por otras iniciativas de inversión en infraestructura, como la Nueva Ruta de la Seda anunciada por «el gigante asiático» en 2013. Mediante la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Nueva Ruta de la Seda) el gobierno chino se propuso construir una franja de infraestructura de transporte terrestre y una franja marítima que materializan caminos que se abren desde China hacia el mundo, buscando la apertura hacia nuevos mercados, entre los que se encuentra América Latina.

Geopolíticamente, la infraestructura es, para China, un dispositivo de fuerte intervención territorial para facilitar la circulación de los recursos considerados estratégicos. En la primera reunión ministerial de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y China, en 2015, el presidente Xi Jinping anunció que su país invertiría en una década, de forma progresiva, 250.000 millones de dólares en infraestructura latinoamericana y que, en ese plazo se duplicarían los intercambios comerciales hasta llegar a los 500.000 millones de dólares.

David Herrera Santana (2019) afirma que la Nueva Ruta de la Seda en América Latina responde a una lógica que define como «geopolítica de la fragmentación». Esta geopolítica conlleva a una reproducción desigual y segmentada del territorio. El poder infraestructural alude a la forma en cómo la producción de infraestructura adquiere un sentido geopolítico al permitir tanto la fragmentación de territorialidades preexistente como la articulación logística para la penetración y apropiación territorial de diversos capitales en zonas de alto valor estratégico para la proyección internacional y el desarrollo chino (Herrera Santana, 2019).

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 fue uno de los tres temas centrales. Luciana Ghiotto (2018) remarca que uno de los países más interesados en impulsar discusiones sobre infraestructura en el marco del G20 es China, dada la pretensión de la potencia en ascenso de construir un entramado físico que le permita apropiarse de aquellos recursos que son esenciales en su desarrollo industrial:

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, p. 2)

La infraestructura es un área de disputa geopolítica central en un momento de reposicionamiento de los principales actores del sistema mundo, y de reconfiguración de las relaciones de fuerzas en América Latina. El 6 de febrero de 2022, Argentina se convirtió en el vigésimo país de América Latina y en la primera economía de la región en incorporarse a la Nueva Ruta de la Seda. Previamente, el país había ingresado como miembro no regional al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, una institución creada como soporte financiero de las obras promovidas por China. El objetivo explícito del ingreso de la Argentina al proyecto asiático es generar acuerdos de financiamiento, donde el centro lo ocuparán las grandes compañías chinas en los sectores de energía, construcción y transporte. En ese marco, el gobierno Argentino anunció inversiones en el país por un total de 23 mil millones de dólares, un aspecto destacado en un contexto de déficit en el financiamiento externo.

Es importante destacar que, según datos del INDEC (2022) en el primer mes de 2022, China desplazó a Brasil como el principal socio comercial de Argentina, el comercio entre ambos países se incrementó un 23,3% interanual. Sin embargo, la totalidad de lo que Argentina exporta a China son *commodities*, sobre todo soja, acentuando el carácter extractivista de la economía nacional y la especialización productiva argentina en bienes con escaso valor agregado.

Un debate está instalado en las políticas de desarrollo regional en América Latina en general y en Argentina en particular, que podríamos sintetizar en el siguiente interrogante: ¿La presencia china en la región, el estrechamiento de relaciones comerciales, la presencia de grandes corporaciones chinas y el aumento de la inversión en infraestructura, constituye una condición de oportunidad para

diversificar lazos comerciales y generar mayores grados de autonomía con las potencias occidentales o es una reedición de dependencias históricas pero con un nuevo centro en el comercio internacional?

### **Conclusiones y reflexiones finales. Veinte años de infraestructura neoextractivista en la región**

El desarrollo de este trabajo de investigación, como parte de una serie de estudios desarrollados sobre la temática, nos conduce a una conclusión general: las megaobras de infraestructura en su pretensión de dar respuesta a las dinámicas de los flujos globales y demandas de los principales centros de producción internacional, contribuyen a consolidar relaciones de dependencia con el sistema internacional, la fragmentación de los territorios locales y el desarrollo geográfico desigual.

La IIRSA, como proyecto hegemónico de infraestructura en la región, construyó, en 20 años, una plataforma exportadora acorde a los requerimientos de las actividades más dinámicas en la inserción de la región en la economía internacional, priorizando la circulación bioceánica en detrimento del diseño de obras que podrían garantizar la complementariedad económica y la integración de la región. Estos proyectos y sus megaobras «interconectan pero no integran» generando dinámicas de desarrollo geográfico desigual en dos dimensiones: por un lado, en el interior de la región, al priorizar aquellas áreas cargadas de recursos estratégicos y los espacios más dinámicos para la circulación en detrimento de otras áreas. Por otro lado, de la región con las economías centrales, al subordinarse a las demandas de los principales polos industrializados.

Los corredores propuestos y en desarrollo están diseñados con una lógica multimodal, buscan interconectar los recursos estratégicos con los principales puertos de exportación en ambos océanos y por diferentes medios. Son enlaces hacia las costas, una interconexión territorial marcada por la demanda internacional, por una dinámica exógena a la región que fragmenta territorialidades preexistentes e impone lógicas y dinámicas de producción y ocupación del espacio.

La infraestructura que se denomina extractivista promueve una economía de enclave y un reordenamiento del territorio «desde arriba», traccionado por instituciones financieras y grandes corporaciones en función de las demandas de materias primas de los grandes centros desarrollados. La inversión en infraestructura, hoy en la Argentina, está condicionada por las tensiones generadas en el proceso caracterizado como «guerra comercial» entre EEUU y China, que es expresión de una disputa por la hegemonía que se materializa sobre los territorios de la región.

Por último, y a modo de reflexión, es importante aseverar que, problematizar la infraestructura extractivista implica una revisión de los modelos de desarrollo, en Argentina en particular y en América Latina en general, para lo cual, recuperar políticas de integración regional autónomas y una mayor independencia de los países de la región con respecto a las dinámicas y disputas geopolíticas internacionales, es una tarea imprescindible.

## Referencias bibliográficas

- Álvarez, Á. (2017). IIRSA. Los corredores del extractivismo. En M. Félix (Comp.), *El Neodesarrollo en Debate. Crisis, transición y alternativas*. Editorial El Colectivo.
- Álvarez, Á. (2019). *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, Universidad Nacional de La Plata]. Repositorio Institucional de la UNLP. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/76445>
- Álvarez, Á. (2020a). China y América del Sur. El Consenso de Beijing y las redes materiales del extractivismo. *Revista Izquierdas*, (49), 2684-2709. <http://izquierdas.cl/ediciones/2020/numero-49>
- Álvarez, Á. (2020b, 14 de diciembre). Dos décadas de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura regional Suramericana. *Nodal*. <https://www.nodal.am/2020/12/dos-decadas-de-la-iniciativa-para-la-integracion-en-infraestructura-regional-suramericana-por-alvaro-alvarez/>
- Arceo, E. y Basualdo, E. (2006). *Neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias nacionales*. CLACSO.
- Arroyo, M. (1999). Notas sobre los cambios de final de siglo XX (A propósito de la globalización y su "irreversibilidad"). *Revista Cátedra*, (2), 1-13. <https://www.educ.ar/recursos/91072/notas-sobre-los-cambios-de-final-del-siglo-xx-a-proposito-de-la-globalizacion-y-su-irreversibilidad>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). *Infraestructura logística y conectividad: uniendo las Américas*. [https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7108/Infraestructura\\_Logistica\\_y\\_Conectividad.pdf?sequence=1](https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7108/Infraestructura_Logistica_y_Conectividad.pdf?sequence=1)
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2000). *Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur*. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Un-Nuevo-Impulso-a-la-Integraci%C3%B3n-de-la-Infraestructura-Regional-en-Am%C3%A9rica-del-Sur.pdf>
- Cardoso, F. H. y Faletto, E. (1969). *Dependencia y desarrollo en América Latina. Ensayo de interpretación sociológica*. Siglo XXI.
- Ghiotto, L. (2018). La infraestructura para el desarrollo - una prioridad en el debate del G20. *Argentina Mejor sin TLC*. <https://mejorsintl.org.files.wordpress.com/2018/05/infraestructura-para-el-desarrollo-material.pdf>
- Harvey, D. (2005). El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. En L. Panitch y C. L Hayes (Eds.), *El nuevo desafío imperial*. Socialist Register, CLACSO.
- Herrera Santana, D. (2019). Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto One Belt, One Road y América Latina. *Geopolítica(s)*, 10(1), 41-68.
- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. (2009). *Planificación Territorial Indicativa. Cartera de Proyectos*. Buenos Aires.
- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. (2015). *Los proyectos de la API*. [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/)



api\_anexo2\_proyectos\_api\_mapas.pdf

- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. (2018). *Cartera de proyectos IIR-SA- COSIPLAN*. [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/CAR-TERA\\_DIGITAL.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CAR-TERA_DIGITAL.pdf)
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2022). *Complejos exportadores año 2021*. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-39>
- Jessop, R. (2004). La economía política de la escala y la construcción de las regiones transfronterizas. *Eure*, XXIX(89), 25-41.
- Larde, J. y Sanchez, R. (2014). *La brecha de infraestructura económica y las inversiones en América Latina*. Boletín Fal N° 332. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/37286>
- Machado Aráoz, H. (2015). Ecología Política de los Regímenes Extractivistas. De reconfiguraciones imperiales y re-existencias decoloniales en Nuestra América. *Bajo el Volcán*, 15(23), 11-51.
- Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 13, 69-80. <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/issue/view/AGUC939311>
- Santos, M. (1996). *De la totalidad al lugar*. Oikos-Tau.
- Santos, M. (1997). *Técnica espaço tempo – Globalização e meio técnico científico-informacional*. Hucitec.
- Santos, M. (2000). *La Naturaleza del Espacio: Técnica, tiempo, razón y emoción*. Editorial Ariel.
- Silveira, M. L. (2011). Territorio y ciudadanía: reflexiones en tiempo de globalización. *UNI-PLURI/VERSIDAD*, 11(3).
- Wagner, L. (2020). Extractivismo. En J. Muzlera y A. Salomón (Eds.), *Diccionario del Agro Iberoamericano*. <https://www.teseopress.com/diccionarioagro/chapter/extractivismo/>
- Wilmsmeier, G. (2015). *Geografía del transporte de carga. Evolución y desafíos en un contexto global cambiante*. CEPAL Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 175. [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39660/S1501002\\_es.pdf;-jsessionid=92257797C53E30A59964524B9BE78830?sequence=1](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39660/S1501002_es.pdf;-jsessionid=92257797C53E30A59964524B9BE78830?sequence=1)
- Zibechi, R. (2013). *Brasil Potencia. Entre la Integración Regional y un nuevo imperialismo*. Baladre.

