

Estudios críticos sobre tratados de comercio e inversión en América Latina y el Caribe

Luciana Ghiotto
Rodrigo Pascual
(comps.)



COLECCIÓN CONVOCATORIAS DE INVESTIGACIÓN



*Los trabajos que integran este libro fueron sometidos
a una evaluación por pares.*

Estudios críticos sobre tratados de comercio e inversión en América Latina y el Caribe / María Elena Rodríguez Rodríguez ... [et al.] ;
Compilación de Luciana Ghiotto ; Rodrigo Pascual. - 1a ed - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : CLACSO, 2024.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-813-808-4

1. Tratados Internacionales. 2. Comercio. 3. América Latina. I. Rodríguez Rodríguez, María Elena II. Ghiotto, Luciana, comp. III. Pascual, Rodrigo, comp.

CDD 306.3098

Corrección de estilo: Emi Martín

Diseño de tapa: Dominique Cortondo

Diseño del interior y maquetado: Eleonora Silva



CLACSO

Consejo Latinoamericano
de Ciencias Sociales
Conselho Latino-americano
de Ciências Sociais

COLECCIÓN **CONVOCATORIAS DE INVESTIGACIÓN**

Director de la colección - Pablo Vommaro

CLACSO Secretaría Ejecutiva

Karina Batthyány - Directora Ejecutiva

María Fernanda Pampín - Directora de Publicaciones

Pablo Vommaro - Director de Investigación

Equipo Editorial

Lucas Sablich - Coordinador Editorial

Solange Victory y Marcela Alemandi - Producción Editorial

Equipo de Investigación

Teresa Arteaga, Ulises Rubinschik, Cecilia Gofman, Marta Paredes,
Natalia Gianatelli, Rodolfo Gómez y Sofia Torres



LIBRERÍA LATINOAMERICANA Y CARIBEÑA DE CIENCIAS SOCIALES
CONOCIMIENTO ABIERTO, CONOCIMIENTO LIBRE

Los libros de CLACSO pueden descargarse libremente en formato digital desde cualquier lugar del mundo ingresando a libreria.clacso.org

Estudios críticos sobre tratados de comercio e inversión en América Latina y el Caribe
(Buenos Aires: CLACSO, julio de 2024).

ISBN 978-987-813-808-4



CC BY-NC-ND 4.0

La responsabilidad por las opiniones expresadas en los libros, artículos, estudios y otras colaboraciones incumbe exclusivamente a los autores firmantes, y su publicación no necesariamente refleja los puntos de vista de la Secretaría Ejecutiva de CLACSO.

**CLACSO. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales -
Conselho Latino-americano de Ciências Sociais**

Estados Unidos 1168 | C1023AAB Ciudad de Buenos Aires | Argentina

Tel. [54 11] 4304 9145 | Fax [54 11] 4305 0875 | <clacso@clacsoinst.edu.ar> |

<www.clacso.org>



Suecia

Sverige

Este material/producción ha sido financiado por la Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo, Asdi. La responsabilidad del contenido recae enteramente sobre el creador. Asdi no comparte necesariamente las opiniones e interpretaciones expresadas.

Índice

Presentación	9
<i>Karina Batthyány y Pablo Vommaro</i>	
Estudio preliminar. Elementos para una crítica de los tratados de comercio e inversión.....	13
<i>Luciana Ghiotto y Rodrigo Pascual</i>	
Economía política das relações Sul-Sul. Uma análise dos acordos de proteção de investimentos dos BRICS na América Latina e Caribe	35
<i>Ana Garcia Saggiore e María Elena Rodríguez</i>	
¿Son los TLC beneficiosos para Chile? Un análisis de impacto a partir de los TLC con los principales socios comerciales de Chile	93
<i>Andrea Sato Jabre, Gonzalo Durán Sanhueza, Santiago Rosselot Labella, Francisca Barriga Yumha y Paula Vidal Molina</i>	
Inserción subordinada y mercado mundial. Análisis sociohistórico del proceso de liberalización económica en Paraguay	167
<i>Luis Rojas Villagra, Alhelí González Cáceres, Sintya Carolina Valdez Ayala y Alan Ariel Fretez Bobadilla</i>	
Soberanía alimentaria en vilo. Impactos del libre comercio y el extractivismo agrario en Costa Rica, Colombia y Uruguay	215
<i>J. Larissa Soto Villalobos, Liza Lorena Quitián Ayala y Julián Andrés Ariza Arias</i>	

¿Promesas o mitos? Las consecuencias del DR-CAFTA sobre la fragmentación productiva y del mercado laboral en Costa Rica, Honduras y República Dominicana (2006-2019).....	283
<i>Daniel Torres Sandí, Juan Manuel Retana Céspedes, Luis Diego Arias Campos y Fátima Monterrosa Detrinidad</i>	
El impacto de los tratados de libre comercio sobre el acceso a trabajo para las mujeres habitantes de la Ciudad de Guatemala	355
<i>Andrea Fernanda López Rodríguez, Ixkik Zopil Ajxup, Jeffrey Velásquez y Ana Valeria Escobar de León</i>	
Un puente y mucho más que dos orillas. Las inversiones chinas en infraestructura regional y sus consecuencias socioterritoriales. El segundo puente Chaco-Corrientes en el marco del Corredor Bioceánico del Eje Capricornio (2022-2023).....	399
<i>Álvaro Álvarez, Amanda Barrenengoa, Daiana Melón y Julián Bilmes</i>	
Sobre los autores y autoras.....	465

Un puente y mucho más que dos orillas

Las inversiones chinas en infraestructura regional y sus consecuencias socioterritoriales. El segundo puente Chaco-Corrientes en el marco del Corredor Bioceánico del Eje Capricornio (2022-2023)

Álvaro Álvarez, Amanda Barrenengoa, Daiana Melón y Julián Bilmes

Agradecimientos

Un puente tiene mucho más que dos orillas y en la difícil tarea de recorrerlo nos hemos encontrado con una innumerable cantidad de dimensiones que hicieron este trabajo una fuente de inacabable riqueza analítica. En el camino recorrido para la concreción de este informe, en la tarea de leer el territorio y las proyecciones que se establecen sobre él, nos fuimos encontrando con un entramado de actores que nos fueron abriendo nuevas puertas y, en cada una de ellas, una invitación a recorrer renovados horizontes.

Para la planificación y concreción del trabajo de campo en la ciudad de Resistencia, contamos con la participación de un informante clave que fue fundamental tanto para el establecimiento del contacto con las personas entrevistadas como para garantizar la realización de las mismas: el “Ratón” Aranda. Queremos agradecer,

especialmente, a Carlos Aranda, su compañera Ana María Ruiz y su hija Victoria, quienes nos facilitaron distintos contactos que fueron de gran relevancia para esta investigación. Su constante disposición para vincularnos con actores locales fue fundamental para poder avanzar y enriquecer esta investigación. Su calidez para recibirnos durante la estadía en Resistencia y sus relatos acerca de la historia del lugar, sus luchas y vivencias personales hicieron del trabajo de campo una experiencia que marcó esta investigación y que valoramos mucho.

Agradecemos también al Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, dado que el presente proyecto de investigación y su correspondiente informe fueron posibles gracias a su acompañamiento y financiamiento, aspecto central para el desarrollo de una propuesta de trabajo que analiza de manera situada los impactos de los tratados de comercio e inversión, particularmente el financiamiento de megaobras de infraestructura que emplazadas en los territorios generan cuantiosos impactos sobre la naturaleza y las comunidades.

Finalmente, queremos agradecer también a Marcelo Saguié por su trabajo como tutor, por el acompañamiento y por sus sugerencias.

Introducción

El presente informe busca analizar el lugar que ocupa la infraestructura física en la política regional y nacional, en el marco de las transiciones geopolíticas actuales. Para ello, estudiamos el proyecto “Segundo Puente Chaco-Corrientes y Complejo Multimodal de Cargas” (SPCC, de acá en adelante), que consiste en una referencia empírica que nos permitió, desde un enfoque multiescalar y multidimensional, conocer y comprender la multiplicidad de lógicas y actores que se entrecruzan en proyectos de gran envergadura. Este proyecto de infraestructura se inscribe en la estrategia china de

acercamiento con la región latinoamericana y caribeña, por lo que buscamos dar cuenta de las inversiones en infraestructura que involucran a Argentina y a la región sudamericana.

En marzo de 2022, Argentina ingresó a la Iniciativa de la Franja y la Ruta y se anunció que el país podría acceder, en cinco años, a 23,7 millones de dólares para financiar veinte obras de infraestructura, entre las que se destacaba el SPCC. Este anuncio, junto al interés de la megacorporación china Communications Construction Company y sus empresas filiales China Road and Bridge Corporation y Grupo Puentes en la construcción del SPCC, nos llevaron a profundizar el análisis sobre las condiciones de posibilidad de que esta obra se desarrolle, el potencial financiamiento asiático y sus impactos sociales y ambientales. El trabajo de campo que este equipo llevó a cabo –en el mes de marzo de 2023– en Chaco y Corrientes, junto con las múltiples entrevistas y documentos a los que tuvimos acceso, nos demostró una dinámica de gobierno favorable a las inversiones chinas,¹ pero también puso en evidencia un conjunto de contradicciones: tanto endógenas, como la ausencia de consulta a las comunidades, la falta de diálogo con actores económicos diversos o las resistencias en los territorios afectados, como exógenas, donde las disputas geopolíticas y la crisis estructural de la economía juegan un rol destacado.

El objetivo de este trabajo está dividido en dos núcleos. Por un lado, buscamos –a partir del análisis del proyecto del SPCC– problematizar el vínculo entre las inversiones en infraestructura de transporte y la inserción y el desarrollo productivo de las provincias argentinas de Chaco y Corrientes, en el marco de las transiciones geopolíticas del presente. Por otro lado, estudiamos las reconfiguraciones territoriales que el puente podría generar y las

¹ El propio gobernador Jorge Milton Capitanich lo hace explícito en repetidas oportunidades, como en diciembre del 2021, cuando se firmó un acuerdo de hermanamiento entre la provincia de Chaco y la provincia china de Henan. Ver Chacra, 2021 y Capitanich, 2021.

resistencias socioterritoriales ante el modelo de desarrollo subyacente a este proyecto.

Así, en el marco de la disputa geopolítica actual, la infraestructura se erige en un factor central para el proceso de ampliación y expansión geográfica del capitalismo y contribuye a la producción de un espacio receptivo y apto para nuevos nichos de acumulación. No es posible la expansión sin las redes, canales y corredores que permiten la construcción de nuevos circuitos espaciales de producción y circulación (Álvarez, 2018). De ahí que concebimos su rol estratégico tanto en relación con el avance, la expansión y las transformaciones del capitalismo como con los efectos que esto viene teniendo en los Estados sudamericanos y, en particular, en la Argentina.

A su vez, las inversiones en infraestructura también son expresión de los reajustes en los ciclos de acumulación ante las necesidades globales. En este sentido, el ascenso de China en el marco de un conjunto de reconfiguraciones geopolíticas y del declive de EE. UU. como potencia hegemónica introduce reflexiones e interrogantes a las que es preciso atender. En este marco, a partir del acercamiento de los vínculos entre China y Argentina –como parte del estrechamiento con toda la región latinoamericana y caribeña– proponemos una mirada crítica a partir del estudio de caso del SPCC.

Abordaje teórico-metodológico

Las temáticas que atañen a las megaobras de infraestructura, la inversión extranjera y su impacto sobre los territorios han sido estudiadas generalmente atendiendo a una dimensión de análisis “por arriba”, es decir, por parte de los gobiernos y de las instituciones supranacionales. Sin embargo, las comunidades son también un actor de peso a la hora de analizar el avance de proyectos de infraestructura física. Son estas quienes brindan o no la licencia

social ante las reconfiguraciones territoriales que estas obras implican, quienes llevan adelante acciones para poner un freno al avance de la territorialidad capitalista que estos proyectos proponen o incluso delinear proyectos alternativos. Es por ello que consideramos como un aspecto clave recuperar las voces y posturas de quienes habitan en el territorio donde se emplazará el SPCC, a la vez que vincular ambas perspectivas y puntos de vista para construir una visión integral.

Como parte de esta visión, entendemos que las estructuras de la dependencia han configurado, en países como Argentina, un tipo de desarrollo y un modo de inserción en el mercado mundial que ha modificado también los Estados nacional, provinciales y municipales. Estos se encuentran permeados por las dinámicas de acumulación del capitalismo en su fase actual, lo cual se ha expresado históricamente en la pérdida de capacidades estatales nacionales, el aumento de las desigualdades, la acentuación de los procesos de reprimarización y, por ende, de periferialización y pérdida de soberanía y autonomía.

El presente informe no pretende abordar la dimensión técnica de la obra de infraestructura del SPCC, sino que busca recuperar los determinantes económicos, sociales y geopolíticos, a partir del punto de vista de diferentes actores vinculados al territorio. Para ello, abordamos tres dimensiones centrales que se entrecruzan. En primer lugar, el marco general de las inversiones chinas en Argentina en materia de infraestructura y las tensiones que se establecen con las iniciativas estadounidenses. En segundo lugar, el contexto de las inversiones, teniendo en cuenta el carácter primario-exportador de las provincias de Chaco y Corrientes. En tercer lugar, las contradicciones, conflictos y resistencias que se tejen en torno al modelo de desarrollo y acumulación subyacente al proyecto del puente.

A partir de este abordaje, se busca reflexionar sobre los proyectos de infraestructura desde una perspectiva integral y multiescalar, que permita contribuir a los estudios en torno a las

transformaciones geopolíticas de los últimos tiempos con énfasis en la consolidación de China como principal inversor y socio comercial de los países latinoamericanos y caribeños. Buscamos proponer una visión crítica que se apoye en las necesidades locales y en las ideas de autonomía y soberanía.

En este marco, este informe se estructura de la siguiente forma. En primer lugar, desarrollamos el abordaje teórico-metodológico implementado para llevar adelante nuestro estudio, seguido de una breve historización en torno al proyecto de construcción del SPCC. En segundo lugar, analizamos el panorama actual de las inversiones en infraestructura en el actual escenario de disputas entre China y EE. UU., con énfasis en las relaciones entre Argentina y China. En tercer lugar, vinculamos dichos procesos con una contextualización del territorio en el que se emplaza el proyecto. En cuarto lugar, abordamos la infraestructura de transporte en el marco de las inversiones hacia la región para desplegar algunas de las dimensiones de análisis centrales. En este ejercicio fueron fundamentales las entrevistas realizadas, en pos de recuperar las perspectivas de los distintos actores. En quinto lugar, profundizamos acerca de los conflictos y debates vinculados con el proyecto del SPCC, entre los que se destacan las resistencias en torno al modelo extractivista en el territorio. Ambos apartados recuperan el trabajo de campo realizado durante el mes de marzo. Por último, el informe culmina con conclusiones que retoman los objetivos propuestos a modo de reflexiones finales.

Respecto de la estrategia metodológica utilizada, se trata de un trabajo de carácter cualitativo mediante el uso de fuentes primarias y secundarias, y la articulación entre teoría, conceptos, método y evidencia empírica (Marradi, Archenti y Piovani, 2007; Sautu, 2007). Para ello, planificamos distintas actividades que buscaron la construcción de datos primarios a partir del relevamiento de información acerca del proyecto con el consiguiente diagnóstico y actualización del estado del mismo. A la vez, avanzamos en una revisión bibliográfica y el diálogo con investigaciones previas de los

miembros del equipo para enmarcar conceptualmente el trabajo. Estas actividades permitieron redefinir, sobre la base del objetivo general y las preguntas de investigación, el foco de este estudio, de carácter multidisciplinar.

En este sentido, si bien el proyecto involucra a ambas provincias argentinas y sus correspondientes ciudades capitales, el acceso a distintos actores de la región chaqueña, principalmente en Resistencia, nos llevó a tomar la decisión de centrar el análisis en Chaco. Es decir, como la mayoría de las entrevistas, observaciones y actividades vinculadas a la investigación fueron realizadas en dicha provincia (salvo dos entrevistas en Corrientes), la información recabada reorientó el informe hacia aspectos relativos a la provincia de Chaco y, particularmente, la ciudad de Resistencia. Dicha decisión se fundamentó también en la delimitación de dimensiones –necesaria para cumplir con los objetivos propuestos– en la elaboración del problema y las modificaciones que fuimos incorporando a medida que avanzamos en la investigación.

El propósito del trabajo de campo fue relevar información existente sobre el SPCC y, así, aportar al diagnóstico sobre aspectos territoriales y socioeconómicos del mismo. De allí la importancia de un abordaje interdisciplinario y complejo de este tipo de proyectos con una incidencia tan importante en los modelos productivos y de inserción internacional predominantes en la región. Buscamos, también, indagar en las resistencias que se tejen ante el potencial avance de las obras circundantes al puente. Es decir, se trata no solo de la construcción de un puente, sino que este conlleva obras aledañas de circunvalación que son condición de posibilidad para la circulación bioceánica y para la expansión de determinadas lógicas productivas sobre el territorio. Por ello, la decisión de viajar al lugar y entrevistar a diferentes actores “por arriba” y “por abajo” permitió complementar y enriquecer el trabajo de análisis documental y bibliográfico, posibilitando la incorporación de variables centrales del problema.

Entre las tareas realizadas durante esta investigación, nos dedicamos en una primera etapa a la actualización y revisión bibliográfica con el fin de construir una visión común acerca de la obra del SPCC. En el proceso de lecturas y recopilación de información pudimos ampliar y complejizar la mirada acerca de la temática elegida, delimitando y problematizando el tema. Estas temáticas –las megaobras de infraestructura, la inversión extranjera y su impacto sobre los territorios– han sido estudiadas generalmente atendiendo a una dimensión de análisis “por arriba”, es decir, por parte de los gobiernos y de las instituciones supranacionales. Además de estudiar los detalles del proyecto desde su origen, los avances y las tensiones, hemos podido notar la relevancia de la obra para una multiplicidad de actores locales y extranjeros, que han variado según el contexto. Ello nos llevó a reafirmar el carácter multiescalar que la obra reviste en términos de sus impactos e incidencias sobre el territorio interprovincial, sujeto a las dinámicas globales y regionales de circulación de flujos como parte del Corredor Bioceánico de Capricornio.

A partir de esta posición teórico-metodológica, el trabajo de campo que diseñamos y llevamos a cabo durante la semana del 19 al 24 de marzo de 2023 en las ciudades de Corrientes y Resistencia resultaron claves para esta investigación. La realización de catorce entrevistas semiestructuradas en profundidad (ver listado al final del informe) nos permitieron conocer los puntos de vista de distintos actores: funcionarios públicos de la provincia de Chaco y Corrientes (de las áreas de Transporte y Vialidad), administradores de puertos, representantes del sector privado (Federaciones de Comercio, Productivas e Industria), profesionales y técnicos ligados al comercio exterior, a las obras de infraestructura y al transporte, y representantes de movimientos sociales y organizaciones políticas. El trabajo a partir de las entrevistas, la recopilación de la información y el diálogo con la bibliografía nos condujeron a revisar algunos de los objetivos iniciales y a delinear nuevos para este informe final.

Historia y cronología del proyecto del segundo puente

En la actualidad, el puente Gral. Belgrano es la única vía de conexión entre las ciudades de Resistencia y Corrientes, de las respectivas provincias de Chaco y Corrientes. Ambas concentran cerca de ochocientas mil personas que viven en la zona del Gran Chaco y el Gran Corrientes, y que se trasladan cotidianamente por el puente (Argentina Grande, 2022). Construido hace cincuenta años, por el mismo circulan más de 25 mil vehículos por día (Daniel Flores, comunicación personal, 20 de marzo de 2023), con una proyección de aumento a 32 mil para 2030 y 45 mil para 2040 (Argentina Grande, 2022).

El origen del proyecto data de 1973, momento en el que los gobiernos de Argentina y los países del Cono Sur se encontraban en manos de cúpulas militares (Tonzar, 2023). En este contexto, el puente Gral. Belgrano representó una de las mayores obras de infraestructura en las que se involucraron ambas provincias, con lo cual, las definiciones ligadas a la obra estuvieron atravesadas por la tensión entre el gobierno nacional y la decisión de los gobernadores. A pesar de los cambios de gobierno en el período 1968-1973, se llevó adelante la construcción por unanimidad, y sin contar con el apoyo inicial del gobierno nacional. El consorcio que ejecutó las obras estuvo compuesto por tres empresas italianas (Ferrocement, Girola e Impresit) y su subsidiaria argentina (ImpresitSideco).

Fotografía 1. Construcción puente Gral. Belgrano



Fuente: Archivo personal (foto tomada en la Dirección Nacional de Vialidad, Corrientes, 20 de marzo de 2023).

El puente fue el primero construido sobre el río Paraná, a pocos kilómetros de la desembocadura del río Paraguay, sobre la ruta nacional n.º 16. Para la década del noventa, ya comenzó a mostrarse insuficiente en relación con el flujo de transporte que transitaba sobre el mismo. Frente a ello, en 1992, se comenzó a evaluar la posibilidad de construir un segundo puente que uniera las localidades de Resistencia y Corrientes con el objetivo de aliviar el tránsito vehicular.

Tiempo más tarde, el Centro de Estudios de Transporte de la Universidad Tecnológica Nacional Regional Resistencia presentó el proyecto “Segundo Puente Chaco-Corrientes y Complejo Multimodal de Cargas”, que planteaba no solo la realización del puente, sino también el desarrollo de un puerto. La idea versaba sobre el aprovechamiento de la confluencia entre los ríos Paraná, Alto Paraná y Paraguay para construir un complejo de cargas multimodal que combinara el transporte fluvial, carretero y ferroviario.

En 1994, los por entonces gobernadores de Chaco y Corrientes, Rolando Tauguinas y Raúl Rolando Romero Feris respectivamente, declararon de interés común el Complejo Multimodal y constituyeron una Comisión Interministerial con el objetivo de llevar adelante acciones conjuntas e iniciar los estudios correspondientes. Sin embargo, recién en 1997, ambas provincias firmaron un acuerdo, conocido como “Tratado de integración”, para dar inicio a las obras, el cual preveía un plazo de ejecución de entre tres y cuatro años. El proyecto en torno al primer tramo del Complejo contemplaba un puente ferroviario para conectar ambas capitales provinciales. A pesar del avance en los llamados a licitación, los estudios de factibilidad y la potencial participación de los grupos Techint y Roggio, las obras no avanzaron como estaban diagramadas.

En diciembre de 2000, esta Comisión llamó a una licitación pública internacional, determinando una inversión privada de entre el 80 % y el 85 %, mientras que la pública no superaría el 20 %. Si bien en noviembre de 2001 se firmó un convenio de financiamiento para la contratación de la obra, con la crisis que se desató en el país a finales de ese año la obra fue paralizada.

Hacia 2005, los gobernadores de Chaco y Corrientes –Roy Nikisch y Ricardo Colombi, respectivamente– impulsaron la reactivación del proyecto a nivel nacional, obteniendo el apoyo de la Corporación Andina de Fomento (CAF). En 2007, comenzaron las negociaciones por parte del Ejecutivo nacional para cambiar el estatus de Argentina en la CAF, para pasar de Estado asociado a miembro pleno. Tras esta modificación, la CAF anunció que iba a destinar financiamiento para el desarrollo de la obra, que contaba con el beneplácito del gobierno nacional, el cual se encontraba en manos de Néstor Kirchner. De esta forma, el financiamiento del proyecto provendría del Tesoro Nacional, que destinaría el 30 % de la inversión total, y de la CAF, con el 70 % (Falcione y Falcione, 2014).

En ese momento, también se comenzaron a evaluar las obras de circunvalación y conexión con el puente. Así, en enero de 2008, se

presentó un estudio preliminar en torno a las posibles trazas que conectarían con el SPCC. En dicho año, se desató la crisis por la Resolución n.º 125 (comúnmente llamada “conflicto del campo”) y el gobernador de Corrientes –Arturo Colombi– rompió relaciones políticas con su par chaqueño, Jorge Capitanich, y con el gobierno nacional, lo cual implicó la paralización nuevamente del proyecto.

En 2012, se intentó licitar un nuevo proyecto, con los correspondientes estudios preliminares y trámites por parte de Vialidad Nacional, con tres consultoras reunidas en una Unión Transitoria de Empresas (Ingeniería y Asistencia Técnica Argentina S.A. de Servicios Profesionales, Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. y Consular S.A.). Estas definieron una traza entre Puerto Vilelas y Riachuelo, pero se rescindió el contrato con la consultora InDeSA –autora del proyecto–, quien brindaba asistencia técnica, lo que implicó la paralización del proyecto. Recién en 2015, la Dirección de Vialidad Nacional logró llevar adelante la licitación para la formulación de nuevos estudios de factibilidad, los cuales fueron finalizados en 2018.

Con el cambio de gobierno nacional y la asunción de Mauricio Macri, se modificó la modalidad de inversiones, configurando un modelo público-privado (ley nacional n.º 27.328). Este establecía al Estado nacional como contratante de la obra y al sector privado como ejecutor y financiador. Así, la financiación de la obra quedó, principalmente, en manos privadas, por un monto previsto en 700 millones de dólares, que incluía la circunvalación hacia Resistencia y la variante del lado correntino, pero no así la conexión ferroviaria. La nueva obra fue anunciada como “reparación histórica para el norte” y se integró al Plan Belgrano, el cual buscaba impulsar un conjunto de obras de infraestructura dentro de las provincias que integran el norte de Argentina (Merino y Adriani, 2019). No obstante, la crisis atravesada durante los últimos dos años de gobierno –junto con el endeudamiento externo– frenaron nuevamente el proyecto.

Con la asunción del gobierno del Frente de Todos, el presidente Alberto Fernández incluyó el proyecto en el plan de obras “Argentina Grande”, impulsando, a inicios del 2022, reuniones entre los gobernadores de Chaco y Corrientes con la empresa China Communications Construction Company (CCCC), empresa matriz de China Road and Bridge Corporation (CRBC). Hacia fin de año se abrieron los sobres de la licitación para la adjudicación de obras de circunvalación de ambos lados y se avanzó en el proceso de evaluación. El entonces presidente otorgó al proyecto el carácter de interés nacional y le dio una garantía del Tesoro Nacional a través de su incorporación al presupuesto 2021. Por otro lado, a finales de 2022, se ofrecieron fondos del Tesoro Nacional para obras aledañas y se avanzó con las licitaciones de las variantes tanto del lado correntino como chaqueño (que significan varios kilómetros de circunvalación).

Sin embargo, entre fines de 2022 y principios de 2023, se frenó el posible financiamiento chino de la obra, avanzando en contraposición la perspectiva de que sea el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el que la financie y produciéndose una importante visita de treinta y dos delegados de la institución al lugar en que se emplazaría el puente en diciembre de 2022 (Argentina.gov.ar, 2023; Martín Lotero, comunicación personal, 21 de marzo de 2023). Entendemos que este cambio obedece al recrudecimiento de la puja geopolítica mundial entre EE. UU. y China, con su correlato cada vez más explícito en nuestra región en los últimos años. Se trata de un proceso aún abierto, ya que en el momento en que se escribe este informe solo se ha llegado a licitar las obras viales conexas al puente, y no se puede conocer fehacientemente qué institución terminará financiando la obra.

Sin embargo, sí se puede apreciar que esta obra es parte de los proyectos conjuntos entre Argentina y China que se han visto paralizados, tensionados o disputados por EE. UU. en los últimos años (Blinder y Vila Seoane, 2023). Este ejerce una actitud extorsiva a partir de su posición dominante en el Fondo Monetario

Internacional (FMI) y dada la deuda de 45 mil millones de dólares que Argentina le debe al organismo desde 2018, bajo presidencia de Macri, luego de dos años de enorme toma de deuda en mercados internacionales y consecuente fuga de divisas por parte de los bancos y las empresas que usufructuaron el esquema de valorización financiera impuesto por tal gobierno.

De esta manera, este breve repaso por la historia del proyecto da cuenta, por un lado, de la relevancia que ha tenido y tiene el SPCC para una multiplicidad de actores. Este se ha convertido en una necesidad tanto para las poblaciones como para la planificación estratégica de ambos estados provinciales, ante lo cual también los actores del sector privado han estado atentos a la potencialidad de reactivación del proyecto. Por otro lado, también muestra los vaivenes que han ocurrido a lo largo de los últimos treinta años y el descreimiento que predomina en los distintos actores locales acerca de la eventual concreción de la obra. El avance del proyecto no escapa a los ciclos económicos generales, quedando su suerte presa de las situaciones de crisis económicas, políticas y sociales que han atravesado a la Argentina en las últimas décadas.

Durante los meses de este estudio (entre noviembre 2022 y junio 2023), las oscilaciones en la política exterior argentina en el marco de las disputas geopolíticas entre EE. UU. y China han generado movimientos ambiguos respecto de las inversiones y los financiamientos necesarios para un puente de tamaño envergadura. De allí que las confirmaciones iniciales acerca del interés chino en financiar la obra se han puesto en duda, lo cual deja abierta la pregunta sobre qué instituciones van a financiar el proyecto una vez que se concrete.

Fotografía 2. Puente Gral. Belgrano



Fuente: Archivo personal (19 de marzo de 2023).

Inversiones en infraestructura y la región sudamericana en el marco de las disputas China-EE. UU.

Avanzadas las primeras dos décadas del presente siglo, es posible distinguir actores regionales y extrarregionales e intereses múltiples en relación a la planificación de la infraestructura a nivel global. De dicho marco surge el interés de este grupo por conocer el modo en el cual esta obra se inserta en la profundización de las relaciones entre China y la región latinoamericana, en cuyo vínculo juega un papel clave la infraestructura. Nos preguntamos por el lugar que tienen los Estados y las poblaciones ante las lógicas globales y cómo se ve afectada la planificación territorial ante estas dinámicas. En el marco de disputas geopolíticas que se expresan cabalmente en nuestros territorios, proponemos pensar el territorio en clave de autonomía y soberanía y qué margen cabe para los actores locales y estatales en un entramado de poder en el que predomina el poder de los actores extrarregionales. Buscamos

abordar algunas de las respuestas a estos interrogantes a lo largo del presente informe.

A nivel regional, desde los 2000, a propuesta de Brasil, la inversión en infraestructura se canalizó en la cartera de proyectos de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), sustentada en la planificación y el financiamiento del BID, el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y la CAF. Sin embargo, en la última década, iniciativas como IIRSA se debilitaron por cambios en las relaciones de fuerza y en la arquitectura de la integración regional. También perdió fuerza la presencia del BID y del Banco Mundial como entes financiadores (a partir de una disminución sistemática del volumen de inversiones para la región), los cuales habían jugado un papel relevante en la segunda mitad del siglo XX (Souza Ramos y Neves, 2022).

En este contexto, China, con el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII) y la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), se transformó en el actor más dinámico en la promoción de corredores de infraestructura en América Latina. En efecto, la IFR, también conocida popularmente como “nueva ruta de la seda”, constituye un ambicioso programa de conexión terrestre y marítima a nivel mundial, primero pensada para Eurasia y que luego se fue ampliando, incorporando a la región latinoamericana hacia 2018 (Vaca Narvaja y Zou, 2018; González Jáuregui, 2020). Se trata de uno de los proyectos de mayor envergadura geopolítica en el presente, por el volumen de inversiones que plantea en distintas zonas del mundo y porque ningún otro organismo de financiamiento viene planteando un proyecto de semejante escala en términos de infraestructura. Por ello, se ha planteado que puede dar lugar a una “globalización con características chinas” (Schuster, 2018; Ramón-Berjano, 2019). Asimismo, nos permite remarcar la relevancia que la región latinoamericana y caribeña tiene para la expansión geopolítica y geoestratégica del gigante asiático, como parte del Sur global. En esta, los proyectos de infraestructura

tienen un rol central (Bogado Bordazar y Margueliche, 2022). Vinculadas también con los objetivos de ampliar el comercio entre AL y el Caribe y Asia Pacífico, estas megaobras tienen como característica central la planificación a largo plazo, las inversiones por parte de bancos chinos y la articulación con empresas también de origen chino (estatales y mixtas).

China se ha convertido en el primer o segundo socio comercial, inversor y acreedor extranjero de la mayoría de los países de la región, y esta constituye, luego de Asia, la segunda en importancia como destino de la inversión china (Zhen, 2020, citado en Treacy, 2023). Como parte de su expansión global, el gigante asiático promueve el financiamiento de obras para el abastecimiento de energía y materias primas (hidrocarburos, minerales, productos agropecuarios), junto con distintas estrategias comerciales. Cabe señalar aquí ciertas iniciativas de creciente institucionalización, como el Programa de Préstamos Especiales para Proyectos de Infraestructura China-Latinoamérica y Caribe (LAC), con un presupuesto de 20 mil millones de dólares, y el Fondo de Inversión para la Producción China-LAC, con 30 mil millones de dólares. Desde 2015, China y LAC celebraron tres veces el Foro de Cooperación en Infraestructura, que se convirtió en una plataforma importante para la cooperación entre ambas partes (Renfang Li y Guxin Zhou, 2018).

El protagonismo chino en la región se corresponde con un largo proceso en el cual el gigante asiático se ha convertido, sobre la base de un modelo de desarrollo híbrido, en una plataforma industrial de peso global a partir de su consolidación en los terrenos comercial, tecnológico, energético, financiero y geopolítico, en su disputa por el poder mundial (Merino, Bilmes y Barrenengoa, 2021). En tanto parte de su estrategia, la región latinoamericana y caribeña ha sufrido importantes transformaciones. De manera que el ascenso de Asia Pacífico es analizado, por diferentes estudios, como una nueva etapa en la configuración del poder mundial (Vadell, Secches y Burger, 2019; Merino, 2020; Fernández y Moretti, 2020),

en la cual la infraestructura cobra un carácter relevante. Ante este panorama, la región sudamericana continúa siendo, como ha sido históricamente, estratégica ante los patrones de acumulación global de las grandes corporaciones transnacionales (Barrenengoa, 2022).

Como señala Mora (2018), los riesgos del vínculo chino-latinoamericano han sido abordados ampliamente en los últimos años, haciendo foco en el proceso de reprimarización de las exportaciones, la profundización del extractivismo, la ampliación de la asimetría entre ambos Estados y la consolidación de esquemas de dependencia. Sin embargo, como sostiene la autora, aún continúan en un plano de menor desarrollo los estudios vinculados a las posibles conflictividades y resistencias sociales al despojo de los bienes comunes y las obras promovidas por el país asiático en la región, debate al que este trabajo busca aportar.

Para hacer frente a este avance chino en la región, en los últimos años se puede apreciar una ofensiva estadounidense en materia de inversión y, en particular, en torno a la infraestructura. Son ejemplos de ello la iniciativa “América Crece” de 2019 o la imposición de Mauricio Claver Carone como presidente del BID en 2020, lanzando luego un ambicioso plan de financiamiento para la región como parte de su estrategia de disciplinamiento.² Ello podría articularse globalmente en la iniciativa Build Back Better

² El BID es parte integrante de la institucionalidad supranacional del orden mundial y regional de posguerra bajo hegemonía estadounidense. En el marco de la globalización, la creciente interdependencia económica y la estrategia de proyección global china a través del ingreso en aquella institucionalidad desde los años noventa, China se unió al BID en 2008 (Gransow, 2015). Luego, en plena guerra (tecno) comercial, los EE. UU. de Trump impusieron como presidente de la institución al republicano ultraconservador Mauricio Claver Carone, mismo que expresó que el préstamo del FMI a la Argentina en 2018 había sido para apoyar al gobierno de Macri. De ese modo, la geoestrategia unilateral trumpiana rompía una tradición de la institución de tener a un latinoamericano en su presidencia (Merino y Morgenfeld, 2022). Señalan al respecto Souza Ramos y Neves (2022, p. 93): “el principal activo del BID es su cartera de préstamos, y es muy claro para EE. UU. el rol crecientemente relevante de los bancos multilaterales en momentos de escasez de liquidez, de ahí el aspecto estratégico de la presidencia del BID”.

World (B3W), lanzada en 2021 por el Grupo de los 7 (G7), principal nucleamiento geopolítico del viejo polo de poder occidental, en pos de competir con la IFR china y siendo la última de una serie de respuestas para hacer frente al gran impulso chino en financiamiento y construcción de infraestructura (DiCarlo y Schindler, 2022). Estas iniciativas se producen en el marco de una creciente y cada vez más abierta disputa interhegemónica en los últimos años, que llevó a las potencias occidentales a definir a China como un “rival sistémico”, luego de décadas de cooperación e intercambio creciente (Merino, Bilmes y Barrenengoa, 2021). Y, como señalan distintos autores (Saguier y Vila Seoane, 2022; Souza Ramos y Neves, 2022), las inversiones en infraestructura asumen una importancia clave en la pugna por el liderazgo entre EE. UU. y China en la región.

Argentina, en particular, ha ido fortaleciendo su vínculo con China en las últimas décadas, a través de numerosos convenios bilaterales sobre inversiones y comercio desde los años noventa, y el establecimiento de una “asociación estratégica” en 2004, que en 2014 adquirió el carácter de “integral”. En el marco de este último mojón, se firmó un Convenio Marco de Cooperación en Materia Económica y de Inversiones entre ambos países –en vigencia desde 2016– y se firmó en particular un Convenio Complementario de Infraestructura. En 2017, se establece el Plan Quinquenal Integrado China-Argentina para la Cooperación en Infraestructura bajo el cual se enmarcan distintos proyectos de inversión (González Achával, Aguirre y Camoletto, 2020). Ese mismo año, el entonces presidente Macri (condicionado por la delicada coyuntura macroeconómica del país y luego de haber frenado los acuerdos bilaterales de la gestión kirchnerista) visita China en el marco del primer Foro de la IFR, a la par que el país se postula como miembro prospectivo del BAI. Hacia 2020 se identificaban al menos quince proyectos vigentes con financiamiento chino en Argentina (González Achával et al., 2020) y en noviembre de ese año el país ingresó al BAI. Entre 2007 y 2020, la Argentina recibió cerca de 13 mil

millones de dólares de inversiones por parte de empresas chinas (Treacy, 2023). De hecho, de los 167 proyectos de infraestructura para el desarrollo que el país tiene actualmente en ejecución, por un total de 27.141 millones de dólares, el 31 % pertenecen a la cartera bilateral con China (Garzón et al., 2021, citado en Treacy, 2023).

Finalmente, Argentina ingresó formalmente a la IFR en febrero de 2022, firmando un Memorándum de Entendimiento en Materia de Cooperación, el cual enmarca acuerdos de cooperación generales a la par que contempla un plan de acción para cooperación agrícola durante el período 2022-2027 y un Nuevo Plan Quinquenal Integrado que contiene veinte proyectos por más de 30 mil millones de dólares en obras vinculadas a transporte e infraestructura (Barrenengoa y Bilmes, 2022). En este marco, se incluyó el proyecto del SPCC, estimado en 744 millones de dólares, junto con otros trece proyectos de infraestructura en nueve provincias que tendrían financiamiento por parte de empresas e instituciones chinas (*Diario Norte*, 2022b). A ello se sumaban determinados acuerdos entablados por las provincias de Chaco y Corrientes con contrapartes chinas, lo cual se inscribe en una serie creciente de acuerdos a nivel subnacional entablados entre China y Argentina desde los años noventa (Rozengardt, 2022). A fines de 2021, el gobernador de Chaco, Jorge Capitanich, principal impulsor del SPCC en la actualidad, había firmado un acuerdo de hermanamiento con la provincia china de Henan, con miras de aumentar los intercambios comerciales y consolidar las exportaciones provinciales hacia ese país, que representa el principal destino de las mismas (*Chaco Noticias*, 2021). Previamente, en septiembre de 2019, el entonces gobernador de Corrientes, Gustavo Valdés, firmó un memorándum con la provincia de Shanxi para agilizar el intercambio comercial en materia forestal, ganadera, arrocera, cítrica, yerbatera e industrial (*Diario Norte*, 2019).

En este marco, los tratados y acuerdos de inversión cumplen un rol determinante para el financiamiento de las obras de infraestructura. La globalización y transnacionalización económica

impuesta desde los años ochenta y noventa por EE. UU., sus aliados subordinados y el capital financiero global conllevó un “derecho internacional americanizado” (Panitch y Gindin, 2015, citado en Ghiotto y Slipa, 2019), aceptado en el sistema interestatal con el objetivo de crear incentivos para el asentamiento de porciones del capital en los distintos territorios.

Respecto al rol de China en este punto en particular, aparecen distintas posturas en la literatura especializada. Un conjunto de analistas realiza determinadas apreciaciones críticas. En primer lugar, Treacy (2023) afirma que la expansión global de las inversiones chinas se ha dado en consonancia con la reglamentación neoliberal de la gobernanza global, lo cual puede observarse en que el número de tratados bilaterales de inversión firmados por China casi que triplica al de EE. UU. (145 frente a 47, según datos de la UNCTAD, 2022, citado por el autor).³ Luego, Ghiotto y Guzmán (2018) y Ghiotto y Slipak (2019) señalan que, lejos de asumir una postura crítica sobre las reglas del sistema económico internacional, China refuerza los patrones de subordinación de los países subdesarrollados a las dinámicas de los flujos de inversión extranjera, sea mediante la firma de tratados que implican protección de las inversiones extranjeras, en forma análoga al accionar occidental, o bien mediante la activa promoción de la facilitación de inversiones en los foros globales. Herrera Santana (2019), por su parte, advierte que el “poder infraestructural” es uno de los principales vehículos con los que China busca acrecentar su posición en la competencia capitalista, produciendo un espacio estratégico fragmentario. Tal como en el caso de IIRSA, el megaproyecto IFR sería una pieza más en la producción espacial de la lógica de la “geopolítica de la fragmentación”. En una clave de análisis similar,

³ China comenzó a entablar acuerdos de comercio e inversiones con la región desde los años noventa, a la par que ingresaba a la globalización neoliberal y su institucionalidad supranacional. Tiene firmados tratados de libre comercio con Chile (2005), Perú (2009) y Costa Rica (2010), y en 2023 se anunció uno nuevo con Ecuador.

Svampa y Slipak (2015) afirman que el vínculo de China con América Latina reproduce los fenómenos de dominación y dependencia.

Sin embargo, por otro lado, aparece otro conjunto de autores que enfatizan los rasgos específicos que diferencian la iniciativa china del proyecto hegemónico norteamericano. Vadell, Secches y Burger (2019) afirman que la IFR expresa un desafío directo a la globalización neoliberal a la par que conlleva un nuevo tipo de globalización basada en la interconectividad. Merino, Bilmes y Barrenengoa (2022), por su parte, señalan que China tiene un juego dual en el actual proceso de crisis de hegemonía y transición histórico-espacial del sistema mundial: por un lado, mantiene en vigencia las instituciones creadas por EE. UU. en la posguerra (como el FMI, el BM o la OMC) al mismo tiempo que ha creado una nueva institucionalidad (como la IFR, BAI o el Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS) que desafía la hegemonía estadounidense-británica y occidental, y que puede ser leída como componente de una apuesta por instituir un nuevo orden mundial multipolar. Asimismo, Susan Strange (1996) aporta un marco conceptual para distinguir la “política económica extraterritorial” que promueven los actores concentrados de las redes financieras transnacionales de la “política territorial” planificada desde las estructuras estatales. Esta diferencia nos permite matizar y complejizar la mirada sobre el proyecto del SPCC, sin por ello dejar de preguntarnos, junto con Fernández y Moretti (2020), por el rol de la región en la producción industrial global, teniendo especialmente en cuenta el papel de China y las jerarquías al interior del Sur global, e inscribir en dicho marco el caso argentino. Como señala Treacy (2023), por sus recurrentes crisis macroeconómicas, Argentina ha estado excluida muchos años del mercado de créditos internacional y el acceso a créditos se le ha vuelto difícil y caro, frente a lo cual aparecen ciertas ventajas del financiamiento ofrecido por China. Con esto refiere a las relativas bajas tasas de interés y el largo plazo para el repago de los créditos, a la par que los préstamos de la banca china no incluyen, como aquellos otorgados por instituciones como el

FMI, condicionalidades a la política económica ni programas de ajuste fiscal. No obstante, sí exigen la contratación de empresas chinas, la compra de tecnología e insumos a esas compañías y la posibilidad de interrumpir desembolsos, embargar cuentas y tomar posesión de los proyectos en caso de incumplimiento.

Ante las distintas miradas en torno a la puja geopolítica entre EE. UU. y China en el terreno de la infraestructura y su materialidad en nuestra región, sostenemos aquí una visión crítica a partir de una mirada histórica frente a una nueva espacialidad “glocalizadora”, que articula las escalas espaciales local y regionales con las lógicas de los actores transnacionales y que fragmenta el espacio (Ordóñez, Fernández y Brandão, 2021). Avanzamos en la problematización del caso elegido enfocándonos en la escala nacional, particularmente en la región del Norte Grande.

Contexto territorial

En el marco de la problematización de la infraestructura de transporte, y habiendo recuperado los procesos recientes de inversiones a escala global y regional, buscamos inscribir estas reflexiones en el contexto productivo de las provincias de Chaco y Corrientes, así como las reconfiguraciones territoriales que se vienen dando.

Reconstruir el contexto productivo del proyecto del SPCC implica poner la mirada sobre un proceso que es multiescalar y que está condicionado por la expansión del agronegocio en la Argentina. Desde mediados de la década de los noventa hasta la actualidad, el crecimiento de la superficie sembrada se materializó a un ritmo exponencial, sobre todo afectando a territorios extrapampeanos. En tal sentido, es importante visibilizar una triple dinámica al estudiar el crecimiento agroproductivo hacia el norte de la Argentina: por un lado, la concentración en los usos del territorio homogeneizando el paisaje y desarmando estructuras productivas preexistentes; por otro lado, y en estrecha relación con lo anterior,

una feroz concentración en el uso de la tierra en beneficio de las grandes corporaciones transnacionales; y, finalmente, la readaptación de la infraestructura en función de nuevas formas de producción y circulación de *commodities*, donde la hidrovía Paraguay Paraná y los corredores bioceánicos van a jugar un rol destacado, para lo cual se demanda inversión extranjera.

En Argentina, el desmembramiento de la Junta Nacional de Granos en los años noventa, que desarrollaba funciones de promoción y fomento de actividades productivas consideradas prioritarias, manteniendo precios mínimos y otorgando créditos y subsidios para sostener pequeños productores, fue un paso central en la oligopolización de la agricultura. Rofman (1993) argumenta que “la formación de los precios quedó totalmente reservada a las transacciones dentro de un mercado donde los agentes oligopsónicos o monopsónicos puján, en condiciones muy favorables, con muy numerosos y dispersos vendedores de su producción agrícola o agroindustrial” (p. 170). Esta modificación en las políticas de Estado generó la desaparición en una década de más de 160 mil productores agrícolas, de los cuales el 65 % eran extrapampeanos” (Lapolla, 2005, p. 5).

Este proceso fue completado en 1996, cuando la Secretaría de Agricultura aprobó la Resolución n.º 167 que autorizó la producción y comercialización de soja transgénica, con uso de glifosato. Fue entonces cuando la expansión de ese monocultivo sobre el gran Chaco se aceleró de manera vertiginosa y el río Paraná se transformó –material y simbólicamente– en una hidrovía que comenzó a cumplir una función análoga a la que desarrollara el ferrocarril desde el último tercio del siglo XIX hasta el primer tercio del siglo XX: facilitar la expansión de la frontera productiva y ser vía de tránsito de bajo costo. Este proceso, de gran intervención sobre los territorios, fue acompañando la expansión de la superficie agrícola cultivada: de un total de 16,8 millones de hectáreas con una producción de 35,5 millones de toneladas en 1990, a 40

millones de hectáreas aproximadamente con 147 millones de toneladas en la cosecha récord del año 2019 (Álvarez, 2021).

La desregulación, las privatizaciones y la apertura comercial posibilitaron la expansión del agronegocio. Las grandes empresas se fueron estableciendo en zonas “extrapampeanas”, traccionando fuertes intervenciones técnicas e infraestructurales en los territorios y desplazando a los pequeños y medianos productores.

Desde finales del siglo XX y comienzos del XXI, el acaparamiento de la naturaleza y bienes comunes ha avanzado hacia la región del Norte Grande Argentino, territorio en el que el SPCC tendría una gran incidencia geopolítica y geoeconómica. Ello no solo significó un cambio en el modelo productivo regional, sino también la profundización de problemáticas socioterritoriales.

En 1999, se conformó la Región del Norte Grande Argentino con la finalidad de establecer un área estratégica para el desarrollo económico, a través de un tratado interprovincial entre los gobiernos de Catamarca, Chaco, Corrientes, Formosa, Jujuy, La Rioja, Misiones, Salta, Santiago del Estero y Tucumán. Un territorio que “complemente” la expansión del extractivismo en la zona centro de la Argentina.

El Norte Grande, con su proyección económica y una identidad política arraigada históricamente, se conformó como una de las cuatro regiones más extensas del país, con el 30 % del territorio, y más densamente poblada. Las provincias que la integran disponen de extensas áreas para la producción agroganadera y minerales codiciados como el litio y el cobre. Dicha potencialidad regional, incrementada por la presencia de enormes fuentes de agua, ubicó al Norte Grande como uno de los territorios factibles de recibir financiamientos internacionales para el desarrollo de obras viales, hídricas, portuarias, férreas, dándole materialidad al Corredor Bioceánico de Capricornio.⁴

⁴ En marzo de 2023, en la 16° Asamblea de Gobernadores del Consejo Regional del Norte Grande Argentino se presentó un Plan de Estrategia Logística para la región,

Durante el 2022, la región exportó 6.356 millones de dólares, sobre todo de productos primarios, que corresponden al 15,2 % del total. La provincia del Chaco exportó 516 millones de dólares, correspondiente al 8,1 % del total regional, los cereales –principalmente maíz– explicaron el 48,4 % de los despachos al exterior; seguido por semillas y frutos oleaginosos, con una participación de 26,1 %. La provincia de Corrientes realizó exportaciones por un valor de 273 millones de dólares, destacándose los cereales, principalmente arroz, que representó el 41 % de las exportaciones de la provincia (Ministerio de Economía, 2022).

Esta primarización de las economías provinciales se ve reforzada por la proyección del Consejo Agroindustrial Argentino que presentó el plan 2020-2030 “Estrategia de Reactivación Agroindustrial, Exportadora, Inclusiva, Sustentable y Federal”, donde se plantea un aumento de las exportaciones a 100 mil millones de dólares anuales (65 mil millones de dólares en la actualidad). Una de las provincias que acompaña esta iniciativa es Chaco, que en su Plan Chaco 2030 (Provincia de Chaco, 2021) sostiene la proyección de

Lograr una superficie sembrada de 2 millones de hectáreas, sustentada en once cultivos agrícolas tradicionales y otros que pueden incorporarse para diversificar la base productiva a efectos de obtener 5 millones de toneladas anuales de producción; alcanzar un *stock* 6 millones de cabezas de ganado mayor y menor e incrementar en un 20 %, al año 2030, la producción de carne por hectárea, lograr la ampliación, diversificación y consolidación de la base productiva industrial, la generación de 50.000 empleos privados formales y 1.500 millones de dólares anuales de exportaciones (p. 80).

Estas estimaciones se dan en el marco de la expansión del peso de las exportaciones chaqueñas, como se desprende de los datos

con una inversión prevista de 30 mil millones de dólares en los próximos quince años para la cual se habían avanzado contactos con el BID y el Banco Mundial (Página 12, 2023).

presentados por una experta en Comercio Exterior que ha asesorado a ambos gobiernos provinciales: en 2022, Chaco pasó a liderar las exportaciones del Noroeste, en torno al 40 % y el 41 % de las exportaciones, concentrado en productos primarios (Tania Yedro, comunicación personal, 20 de marzo de 2023).

Es importante mencionar también que Chaco se posiciona hoy como la sexta provincia productora de soja con 643.543 hectáreas. Según las estadísticas provenientes del área de Estimaciones Agrícolas de la Dirección Nacional de Agricultura, durante la campaña agrícola de 1990 en la provincia de Chaco la superficie sembrada con soja era de 50.000 hectáreas, mientras que en la campaña 2021-2022, la superficie total supera las 640.000 hectáreas.

Por otra parte, en julio del 2021, el gobierno chaqueño firmó un acuerdo con China para la instalación de tres complejos porcinos, financiados por la empresa Feng Tian Food con una inversión estimada de 129 millones de dólares. En el marco de la reunión en la que se firmó el acuerdo, el gobernador Capitanich afirmó que la inversión no solo implicaría la instalación de 2.400 madres en cada una de las granjas, sino también la construcción de una planta de biodiesel, un biodigestor de generación de energía, un frigorífico exportador y una planta de alimentos balanceados (*Diario Norte*, 2021; Quaizel, 2021).

Es importante destacar que la mencionada incorporación de tierras para el cultivo de soja y otros derivados del agronegocio se realizó a partir del avance sobre el bosque nativo. Es la región chaqueña el territorio con mayor superficie de bosques en Argentina y es justamente durante el periodo 2007-2018, en plena vigencia de la ley n.º 26.331/2007 de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos, cuando más avanzó la deforestación en dicha región.

En la actualidad, el avance de los agronegocios sobre el Norte Grande pone el foco sobre otro territorio de la región del Gran Chaco: los bajos submeridionales. Los programas nacionales y provinciales buscan convertir ese territorio, de más de 8 millones de

hectáreas, nodal en el equilibrio ambiental de toda la cuenca, en un espacio productivo apto para algunos productos agrícolas (resistentes a la sequía y al suelo salino como los que incorporaron la tecnología HB4: soja, trigo, etc.), para lo que se necesita una serie de obras de infraestructura encadenadas que posibiliten equilibrar la distribución de agua repartida naturalmente en períodos prolongados y alternados de sequías e inundaciones. La proyección productiva de la agroindustria para el año 2030 busca “recuperar” 1,5 millones de hectáreas de los bajos submeridionales para la agricultura, lo que nos lleva a preguntarnos qué impactos tendrá esto sobre el territorio y cuál es su vínculo con la promoción de determinadas obras de infraestructura como el SPCC.

Una de las entrevistadas, encargada de la administración del proyecto de Puerto Las Palmas, reafirmaba el carácter primario de las exportaciones provinciales que salen por vía fluvial:

Con respecto a la carga de la provincia, de exportación tenemos básicamente producción primaria: carbón y madera, lo que te da volumen de contenedores en la provincia, después obviamente hay estanino, curtiembre. Pero es el carbón y la madera lo que da la cantidad de contenedores que se necesita para solventar la operación, que el barco venga y se lleve los contenedores (Constanza Prause, comunicación personal, 23 de marzo de 2023).

Con respecto al destino de estas exportaciones, la entrevistada señalaba que la madera se destina básicamente hacia China y todo Asia, mientras que el carbón lo hace hacia Europa: Italia, España e Israel son los destinos básicos. A su vez, señalaba que la importación de bienes de capital, insumos, materias primas, maquinarias y agroquímicos provienen mayormente de China.

Se puede observar que la gran primarización de la matriz productiva y la canasta exportadora chaqueña aparece como uno de los problemas que señalan las autoridades, y, de hecho, el Plan Chaco 2030 apunta a complejizar la producción de materias primas con base en infraestructura y valor agregado industrial,

identificando veinte cadenas de valor estratégicas. En ese marco, se creó el Instituto Chaqueño de Ciencia, Tecnología e Innovación (ICCTI) a fines de 2021, como ente autárquico y que busca atender a estos desafíos (Sergio Lapertosa, comunicación personal, 20 de marzo de 2023). En fin, se puede advertir aquí que el modelo de desarrollo chaqueño se apoya en la ampliación del extractivismo a la par que busca no reducirse a ello, realizando cierta apuesta por la agregación de valor y diversificación productiva.

Por otro lado, las características del comercio provincial de la región y la necesidad de proyectar el Norte Grande sin la dependencia con Buenos Aires ponen de manifiesto una dimensión específica que fue explicitada por los distintos actores entrevistados. Resulta ilustrativa al respecto la siguiente cita de la entrevista al subsecretario de Transporte chaqueño:

La gran traba del Norte grande, o de cómo se fue configurando toda la red productiva del país, es que no es federal y va todo a Buenos Aires o a los puertos de Santa Fe, entonces toda la carga tanto del Chaco como lo demás, sale de manera primarizada, o sin mucho valor agregado dentro de la provincia, lo que hace que del excedente a nuestros productores les quede la menor parte, porque son los primeros eslabones de la cadena productiva. Acá está la soja, el algodón, la madera, lo que sea, y se va a otra provincia donde se le agrega el valor, se industrializa, generalmente cercano a la parte portuaria, que tiene que ver con Buenos Aires, y Rosario lo que tiene que ver con granos. Esa es la gran limitación que hay. Lo que tiene que ver con el puente es una gran oportunidad en términos de poder desarrollar esta matriz, porque el cuello logístico te limita sin dudas lo que tiene que ver con los límites de tu producción (Tomás Yazlle, comunicación personal, 23 de marzo de 2023).

En relación con esta variable, el hecho de que más del 80 % del transporte sea carretero pone de manifiesto otra de las limitaciones para desarrollar dicha región. En palabras del subsecretario, se trata de la búsqueda de articular e integrar las distintas escalas y cadenas de valor, mediante distintas modalidades de transporte.

Las transformaciones hasta aquí descritas, en lo que respecta a lo productivo y ambiental, se vienen desarrollando en los territorios de la región a partir de la implementación de políticas públicas y proyectos de desarrollo a distintas escalas: regional, nacional, subnacional, local. A partir de la implantación de infraestructuras de gran porte y tecnologías diversas, promovida por los organismos internacionales de crédito, las grandes corporaciones buscan aumentar la producción regional y el comercio, interconectando los territorios, a través de las vías de comunicación y transporte, con mercados nacionales e internacionales. En dicho marco, los actores estatales también buscan ser parte de dichos proyectos, con intereses que a veces avalan las dinámicas globales, y otras veces buscan mediar entre estas y las poblaciones. En el medio, los márgenes de acción estatal en términos de planificación a mediano y largo plazo quedan reducidos (Bilmes, Carbel y Liaudat, 2022). A continuación, profundizamos algunos de estos debates y conflictos, recuperando las perspectivas de los distintos actores que entrevistamos.

Infraestructura de transporte e inversiones: la perspectiva de los actores

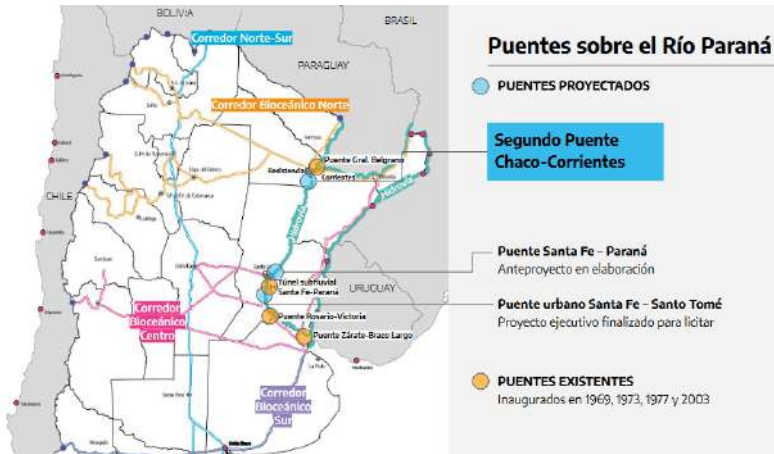
En un contexto de fragmentación productiva a escala global, surgimiento y consolidación de cadenas globales de valor, junto a la profundización de la especialización productiva en un esquema centro-periferia, América Latina se establece como proveedora de recursos para los actuales patrones productivos, y la circulación adquiere cada vez más una importancia estratégica. La racionalidad hegemónica promueve la construcción de objetos, que transforman los lugares y las acciones, con el fin de buscar la fluidez, como es el caso de la construcción de grandes obras de infraestructura, tales como puentes, túneles, oleoductos, gasoductos, vías férreas, hidrovías, autopistas, puertos, aeropuertos. La técnica hace

homogénea no solo las pautas productivas, sino también las formas de circulación. Como plantea Santos: “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” (1996, p. 218).

El complemento de estas grandes obras de infraestructura es la logística, que se constituye en 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.

Esta logística está marcada por tres procesos entrelazados: la multimodalidad en la circulación, la bioceanidad en los flujos y la contenerización de las cargas. Para ello, se establecen grandes corredores de infraestructura, como objetos técnicos, que albergan este tipo de dinámicas. Las megaobras de infraestructura –como el SPCC– son entonces catalizadoras de profundas tensiones entre las necesidades y dinámicas locales de circulación y las necesidades y demandas del comercio internacional.

Imagen 1. Puentes sobre el río Paraná



Fuente: Argentina Grande (2022).

Así, durante los últimos veinte años se promovieron en América Latina corredores biocénicos, en el marco de los cuales se proyectaban un conjunto de obras de infraestructura, de carácter multimodal, cuya sinergia generaría la facilitación de la extracción de *commodities* hacia los mercados internacionales (Melón, 2022a). En este contexto, el Corredor Biocénico de Capricornio –del cual el SPCC forma parte– se proyectó como una ruta de integración comercial que conectará el transporte vial, ferroviario, fluvial y aéreo de los territorios que lo integran, con el propósito de articular las economías regionales con los principales puertos de exportación en ambos océanos.

Este corredor vincula los puertos del sur de Brasil, pasando por Paraguay y el noroeste de Argentina, con los puertos del norte de Chile a través de la región de Antofagasta, para proyectarse desde allí a los mercados del Asia-Pacífico y la costa oeste de los Estados Unidos, principales mercados de los *commodities* regionales. Sus objetivos son la eficiencia logística, la reducción de los costos de fletes y la facilitación de las transacciones internacionales

atravesando en su recorrido territorios diversos con dinámicas y lógicas territoriales propias.

Imagen 2. Proyecto “Segundo Puente Chaco-Corrientes”



Fuente: CompactoNEA, 2023.

Por otra parte, la realización de una megaobra de infraestructura, en muchos casos, conlleva el impulso de otras obras aledañas. En el caso particular del SPCC, se establecieron tres proyectos viales complementarios: la conexión entre las rutas nacionales n.º 11 y n.º 12, y las circunvalaciones a las ciudades de Resistencia y de Corrientes (tal como se observa en la imagen que se encuentra a continuación). El desarrollo de estos proyectos complementarios busca facilitar los flujos logísticos ligados al segundo puente, el cual, tal como subrayó en la entrevista Daniel Flores, estaría destinado únicamente para el transporte pesado.

Imagen 3. Circunvalaciones de Resistencia y Corrientes



Fuente: Chaco urbano, 2023.

Ahora bien, como parte de las tensiones entre las necesidades y dinámicas locales de circulación y las necesidades y demandas del comercio internacional, destacamos algunas de las dimensiones centrales que se desprenden del análisis que venimos haciendo, y que recuperan las perspectivas de algunos de los actores entrevistados.

Multi- o bimodalidad: Puerto Barranqueras y Las Palmas

Una de las dimensiones se corresponde con la multimodalidad del transporte.

Los corredores multimodales de infraestructura son expresión de un reordenamiento vertical del territorio, donde los flujos globales, hegemonizados por actores transnacionales (...) imponen una forma de producción del territorio, objetos y acciones, propias de las demandas y dinámicas del mercado internacional (Álvarez, 2019, p. 17).

En la fase de globalización del sistema-mundo capitalista del presente siglo, los puertos son pilares centrales del paradigma de desarrollo del transporte, las comunicaciones y el comercio

internacional, bajo la expectativa de disminuir costos (Peyrelongue, 2010). Estos concentran, procesan y distribuyen volúmenes de mercancías en contenedores para aumentar la articulación entre el proceso productivo y sus destinos comerciales.

En la actualidad, la provincia de Chaco cuenta con dos puertos. En primer lugar, el de Barranqueras, ubicado sobre la vera del río Paraná e integrado a la ciudad de Barranqueras (emplazada a 7 km de Resistencia). Si bien se encuentra operativo hace cien años, el 21 de agosto de 1991 pasó a depender del gobierno de la provincia. En segundo lugar, el Puerto de Las Palmas, a la vera del río Paraguay, el cual comenzó a construirse en 2016 y, según declaraciones oficiales y la entrevista realizada a su administradora (Constanza Prause, comunicación personal, 23 de marzo de 2023), estaría operativo en los próximos meses.

Si bien quienes integran la dirección de los puertos emplazados en la provincia de Chaco no han sido consultados por las autoridades gubernamentales encargadas del proyecto del SPCC, los diferentes actores que entrevistamos por su rol en relación con los puertos de la provincia nos permitieron observar la demanda en torno a que el puente no sea solo carretero, sino que también conecte con el ferrocarril y los puertos. Esta responde a un doble objetivo: por un lado, para abordar la limitación que implica la centralización de los puertos de Buenos Aires y Rosario-Santa Fe, y por el otro, para poder ampliar y reconectar el comercio con países limítrofes como Brasil y Paraguay.

Así lo explicó el administrador del puerto de Barranqueras:

Hay una discusión muy importante sobre el nuevo puente, de si debería ser automotor o ferroautomotor. Todo el mundo insiste que debería ser ferroautomotor, nosotros, yo en lo particular, considero lo mismo porque creo que esta zona, con la ubicación estratégica que tenemos, nos vamos a desarrollar más hacia el Norte que hacia el Sur. Nosotros vamos a generar más conectividad con Brasil, con Paraguay, con Bolivia, o sea, con toda la zona Norte de la

hidrovía, enfocando hacia arriba digamos, no hacia abajo (Roberto Benítez, comunicación personal, 22 de marzo de 2023).

Los elementos aquí mencionados aluden también a un potencial abaratamiento de costos de traslado, así como al aprovechamiento del potencial de navegación del río Paraná en relación con Rosario:

Desde el lado de las empresas, les puedo decir que es un extracosto, un sobrecosto, tener que operar por puertos que no sean los de la región, tener que trasladar las cargas vía camión, tener que esperar las pocas frecuencias de las barcazas, la falta de operatividad de Barranqueras cuando no están dadas las cuestiones de calado (Tania Yedro, comunicación personal, 20 de marzo de 2023).

Son varios los factores –tanto ambientales, sociales y políticos– que explican la falta de uso de las vías fluviales y la limitación que significa en términos de transporte la necesidad de transportar lo que producen las provincias del Norte Grande vía Santa Fe o Buenos Aires. No obstante, a los fines del presente informe, consideramos relevante dejar sentado esto como un problema histórico de las provincias argentinas, que se ha convertido en un factor estructural que explica una parte de los problemas de asimetrías que existen en el país.

El financiamiento

El financiamiento es otro de los nudos problemáticos de la obra, sujeto a distintas condiciones, tanto internas como externas, en las que las provincias están involucradas. Por un lado, no escapa a las disputas geopolíticas que se dan en el plano mundial. Por otro lado, está sujeto a los condicionamientos y, en muchos casos, a la política exterior llevada adelante por los gobiernos nacionales.

En el caso del SPCC, la inversión total que se planificó para el desarrollo de las obras (considerando tanto el puente como las

circunvalaciones y la conexión vial) es de 204.765 millones de pesos (Argentina.gob.ar, 2023). Si bien existe una partida presupuestaria del Tesoro Nacional destinada a llevar adelante una parte de la obra, dada la magnitud del monto necesario, desde hace algún tiempo, tanto el gobierno provincial de Chaco como integrantes del gobierno nacional llevaron adelante reuniones con diferentes entidades para garantizar el préstamo necesario para la concreción de la obra.

Por un lado, tal como detalló Daniel Flores en la entrevista, se llevaron adelante reuniones con financieras de capitales chinos, las cuales recorrieron la zona con el fin de evaluar la inversión. El interés chino se dio a través de la presencia de bancos públicos y en articulación con empresas mixtas y públicas.

[H]ay negociaciones permanentemente con empresas chinas, inversores chinos, que las gestiona el gobernador personalmente o sus ministros de Economía y de Producción junto con él (...). También hubo intentos de instalación de algunas empresas chinas en estos últimos años, y hay inversiones chinas en sectores productivos de lo que es industria forestal y aceitera (Tania Yedro, comunicación personal, 20 de marzo de 2023).

Este interés en torno al financiamiento del SPCC se da en el marco del estrechamiento de las relaciones entre la provincia de Chaco y el Estado chino. Como hemos señalado ya, en diciembre de 2021 se firmaba el acuerdo de hermanamiento con la provincia china de Henan, con el objetivo de afianzar los lazos y las relaciones bilaterales, incrementar las exportaciones y potenciar e intercambiar el desarrollo industrial, turístico, cultural y educativo (Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, 2021). El subsecretario de Transporte de Chaco explicó al respecto: “Chaco fue la primera provincia en firmar un convenio marco directamente entre una provincia y el gobierno chino. Creo que, con otra provincia china, pero que de alguna manera siempre participa el

gobierno nacional chino, como tripartito o como garante” (Tomás Yazlle, comunicación personal, 23 de marzo de 2023).

Sin embargo, a pesar del acercamiento entre Chaco y China, la posición del gobierno nacional en relación con este país asiático ha sido ambigua, como parte de su agenda de política exterior. Si bien Argentina ha tenido algunos acercamientos, el vínculo con China ha sido oscilante durante el mandato de Alberto Fernández.

Por otra parte, durante marzo de 2023, integrantes del Ministerio de Obras Públicas y de Vialidad Nacional y el gobernador Capitanich se reunieron con una comitiva de representantes del BID, con el objetivo de concretar un préstamo por parte de esta entidad para llevar adelante el SPCC. Sin embargo, al día de hoy no hay ninguna resolución oficial en torno a la inversión para la realización de la obra.

La construcción del Norte Grande

En los últimos años, la idea del proyecto del Norte Grande argentino –que integra a diez provincias: Chaco, Corrientes, Catamarca, Formosa, Santiago del Estero, Tucumán, Jujuy, Salta, Misiones y La Rioja– se ha profundizado. Si bien el Tratado interprovincial de creación de la Región Norte Grande Argentino fue suscripto el 9 de abril de 1999, el fortalecimiento identitario de la región se ha impulsado a partir de la creación del Consejo Regional, el 11 de diciembre de 2020 (Sujatt, 2022).

En este contexto, el gobernador de la provincia de Chaco, Jorge Capitanich, ha sido uno de los principales impulsores de este agrupamiento, entendiendo que esta región es central en el desarrollo chaqueño. A su vez, la inversión en infraestructura se ha planteado como algo central para mejorar la situación económica y comercial de la región. De hecho, en la página web de la iniciativa plantean: “Queremos obras de infraestructura estratégica que integren el NOA y el NEA en un Norte Grande competitivo. Para ello

necesitamos corredores bioceánicos capaces de integrar nuestros pasos fronterizos con las redes ferroviarias, carreteras y puertos fluviales y marítimos”.⁵

Por su parte, Capitanich, durante la XVI Asamblea de Gobernadores del Norte Grande, manifestó: “Nuestro horizonte es el Plan del Corredor Bioceánico. Es el primer producto estructural de largo plazo del Norte Grande” (NOVA Chaco, 2023). En tal encuentro se avanzó con la elaboración de ese plan estratégico, el cual supondría una inversión de 30 mil millones de dólares dentro de los próximos quince años, con el apalancamiento financiero del Banco Mundial, el BID y otros organismos multilaterales. También se planteó la constitución de una agencia regional o consorcio público-privado de innovación tecnológica (Porto, 2023). El mandatario chaqueño ha sido quien ha impulsado reuniones con integrantes de distintas instituciones de financiamiento internacional para promover la infraestructura física en la región.

Desde el punto de vista de las políticas públicas, el Estado promueve determinados esquemas con otras provincias, con otros gobernadores, busca financiamiento, articula e intenta que se vayan gestionando y generando las distintas obras, con plazos que generalmente no son los esperados o los necesarios para la actividad productiva y comercial (...). Personalmente, veo en estos últimos años al menos una decisión política mucho más firme y una mayor integración también, que eso creo que es muy favorable de parte de los gobernadores de la región y todo un trabajo que se viene haciendo como Norte Grande, creo que le está dando un poco más de impulso (Tania Yedro, comunicación personal, 20 de marzo de 2023).

A su vez, en abril de 2023, los gobernadores presentaron ante ministros nacionales y representantes del Congreso Nacional y otros organismos el Plan de Estrategia Logística del Norte Grande,

⁵ NOA corresponde a Noroeste Argentino y NEA a Noreste Argentino. Véase: <https://nortegrande.net.ar/>

considerado “una apuesta a la integración territorial para el desarrollo del potencial exportador de las diez provincias de la región” (*Norte Grande*, 2023). Este plan busca promover el desarrollo de las economías regionales a partir de un impulso en la infraestructura, en los servicios y en la conectividad.

De esta forma, el SPCC tiene una importancia neurálgica no solo en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio, sino también en el modelo de integración territorial que se está pensando para la región Norte de Argentina. Esto partiendo de la mirada de que el Norte Grande tiene un rol clave, dado que “genera minerales estratégicos para el desarrollo del país como litio y cobre, junto a hidrocarburos y energía renovable, que son la piedra basal del crecimiento de nuestro país”.⁶ Asimismo, su relevancia se vincula con los objetivos de integración regional, en relación con las economías de Brasil, Chile, Bolivia y Paraguay, y en el marco de bloques como el Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

Debates y conflictos en torno al puente

El avance de la territorialidad capitalista en América Latina se da a través de un proceso de despojo para la acumulación (Rodríguez Wallenius, 2019), en el que grupos económicos se apropian de bienes naturales y comunitarios –tales como el suelo, bosques, agua, fuentes de energía, entre otros– y bienes públicos –mediante la privatización de servicios, infraestructuras, salud, entre otros–. Estos grupos obtienen ganancias extraordinarias al momento en que estos bienes son incorporados y valorizados como mercancías en los mercados internacionales.

En este contexto y en el marco de la actual crisis ambiental global, las luchas socioterritoriales han ido creciendo y comenzando a ocupar un lugar relevante en la agenda pública. La provincia de

⁶ <https://nortegrande.net.ar/>

Chaco no es ajena a esta profundización de las luchas ambientales y a la aparición de múltiples espacios de articulación que buscan poner en cuestión el modelo de desarrollo vigente (Melón, 2022b). A continuación, recuperamos algunos de los debates que emergieron a partir del diálogo con diferentes actores y organizaciones locales.

La mirada sobre el puente

En el caso específico del SPCC, se desconocen aún los impactos ambientales que puede generar el avance de la obra. La ciudad de Resistencia está emplazada dentro del valle de inundación de los ríos Paraná y Negro, tal como explicó el ingeniero en recursos hídricos y docente de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional del Nordeste, Hugo Rohrmann.

Al momento de pensarse el proyecto en torno al SPCC, se evaluaron varias trazas diferentes. Si bien Rohrmann consideró que la seleccionada es la traza más adecuada, sostuvo lo siguiente:

Quando se presentó esto la primera vez, lo único que pregunté fue qué impacto iba a generar esa nueva estructura, esa nueva pared, con un agujerito para que pase el río Paraná, sobre la elevación del río, pensando que acá hay una, contra una defensa de una ciudad. Y bueno, ahí dijeron: “sí, hicimos un estudio con un instituto de Dinamarca, van a aumentar siete centímetros por una crecida”. El tema es que no se sabe cuáles son las máximas crecidas que puede tener este río, y cuando uno habla de desastre o del problema que genera la naturaleza por obras que hizo el hombre, siempre hay una posibilidad de que algo falle, y lo vemos, lo vemos todos los días desde hace mucho tiempo (...) al decidir construir esto, yo estoy decidiendo la ciudad a cincuenta años... No creo que haya elementos suficientes al decidir esa traza, qué ciudad quiero para el 2080. No existe en los municipios ni en las gobernaciones en ningún tipo. Que es necesidad está claro, pero qué impacto genera no lo sabemos (comunicación personal, 23 de marzo de 2023).

Se puede observar, pues, la escasa información que existe en la población acerca de los impactos que podría generar el avance de esta mega obra. Por otro lado, se considera también la realización de las obras complementarias, es decir, la vía de conexión entre las rutas n.º 11 y n.º 12 y las circunvalaciones en ambas ciudades.

Si bien no se conocen los estudios de impacto ambiental en torno al SPCC, una parte de la circunvalación de Resistencia y de la vía de conexión con la ruta n.º 11 atraviesa el sitio Ramsar conocido como Humedal Chaco, declarado como sitio protegido por el convenio Ramsar el 2 de febrero de 2004. Los “servicios ambientales” que presentan esta clase de ecosistemas van desde la mitigación de sequías e inundaciones, el almacenamiento de carbono, la depuración de aguas, la estabilización de costas, la protección contra tormentas, además de ser reservas de biodiversidad.

Fotografía 3. Resistencia



Fuente: Archivo personal (23 de marzo de 2023).

Otro de los puntos de debate en torno al conjunto de obras que implica el SPCC es la afectación a nivel socioterritorial que podría

implicar, sobre todo del lado correntino, en términos de transformaciones territoriales, relocalizaciones, expulsión de comunidades e impactos para algunosxs trabajadorxs. Uno de los barrios más cercanos a la circunvalación correntina es La Tosquera. Si bien Daniel Flores subrayó, en la entrevista realizada, que el Instituto de Vivienda correntino está trabajando para intentar resolver conflictos que puedan surgir, desde algunos sectores de la sociedad existe una gran preocupación. Así lo explicó Cristian Piriz, integrante de Guardianes del Iberá, quienes trabajan con lxs vecinxs del barrio:

Se ve afectado indirectamente en el sentido que es el proceso de urbanización que se desarrolla sobre la zona, que tiene que ver con esa especulación, hay un segundo puente, un parque industrial, un proyecto inmobiliario fuerte, necesariamente es la zona que van a intentar sacar. Además, al lado del puente, a su derecha, había barrios populares que fueron corridos hacia La Tosquera porque está más al fondo. El proyecto siempre fue que esa urbanización conecte con toda la costanera. Toda esa zona está poblada. El segundo puente que va a ser similar al que ya está, hoy ya es una zona urbana, con crecimiento y explotación muy grandes, se están construyendo torres muy altas. Es lo mismo que se puede dar en esta otra área. Hay otras zonas con menos población cercanas como el Barrio Santa Margarita, Virgen de Dolores, o la otra zona del otro lado del Riachuelo como Quiroz, que también se podrían ver afectados por el mismo proceso. Necesariamente donde sería la bajada del puente y la zona de construcción hoy habita gente (comunicación personal, 20 de marzo de 2023).

Así, en cuanto a la potencial relación conflictiva entre planificación urbana y desarrollos inmobiliarios –a partir del SPCC–, tampoco existe mucha precisión en torno a cómo se resolverían estas transformaciones territoriales. Desde los gobiernos provinciales y el gobierno nacional, los discursos se centran en plantear la necesidad de generar otra conexión entre ambas ciudades, considerando el tránsito que existe entre una y otra provincia. Así lo explicó Riccardo “Dardo” Tiddi, integrante de la asamblea Somos Monte de Chaco:

[A]cá se vende la necesidad del segundo puente por el tráfico. Entonces, uno lo asocia al hecho de que está creciendo Corrientes capital, está creciendo Resistencia y un segundo puente viene naturalizado como una infraestructura que es de fuera de una sola ciudad urbana (...). Desde el territorio lo vemos con preocupación, nos defendemos como podemos, la verdad que mucho no podés hacer porque además hay infraestructuras que es innegable que la gente también quiere, en el caso del puente. Es muy difícil luchar contra una nueva ruta o puente y hay que entender que uno no está criticando la infraestructura en sí, sino criticando el sistema que va a utilizar y monopolizar la estructura (comunicación personal, 23 de marzo de 2023).

Se trata este de otro aspecto clave en los debates y conflictos que podría traer aparejado el SPCC y, particularmente, las obras de infraestructura que conlleva.

Más allá del puente: una visión política de la infraestructura

En este recorrido observamos que, más allá de la necesidad de llevar adelante una nueva vía de conexión entre dos localidades que están en permanente intercambio, la preocupación central de algunos movimientos socioterritoriales en relación al SPCC son los intereses económicos que subyacen a esta obra y el impacto ambiental de la misma. Estos quedan evidenciados en la decisión de concentrar el tránsito pesado en el segundo puente, así como también en las obras aledañas.

De esta forma, los movimientos socioterritoriales emplazados en la región, si bien reconocen la necesidad del SPCC, identifican como los verdaderos intereses detrás de su construcción la profundización de un modelo de desarrollo centrado en las industrias y actividades extractivas. En el caso de Chaco, la actividad económica principal está centrada en la industria forestal y el agronegocio. Chaco es la provincia argentina que más destaca en la extracción de madera, sobre todo leña, proveniente de bosques nativos

(Misirlian, 2019). El avance de esta industria ha ido de la mano del desmonte: entre 2016 y 2019, fue la provincia con más pérdida de bosque nativo, con un total de 130.487 hectáreas deforestadas (Colombo, 2021). Sin embargo, a pesar de estos números, existe una connivencia entre el estado provincial, las empresas y los principales medios de comunicación de la región para silenciar esta problemática. Así lo relató Dardo Tiddi:

Sobre el desmonte, hay tabú total, censura (...) los intereses que se tocan son transversales a todos los partidos mayoritarios porque los empresarios juegan a dos patas, con lo cual es muy difícil encontrar a alguien que quiera escuchar. Nos queda la movilización, la información a través de las redes, hacer entender las razones. Porque no es que “no queremos que se toque un árbol”, 29.000 hectáreas desmontadas ilegalmente en 2022. Significa que la provincia del Chaco fue el año pasado la provincia en la historia de Argentina con más desmonte ilegal. El desmonte ya es grave de por sí, si es ilegal, es el doble de grave. Está alimentando un sistema de corrupción del mismo Estado, donde los únicos que se benefician son los empresarios (comunicación personal, 23 de marzo de 2023).

Fotografía 4. Marcha en ciudad de Resistencia



Fuente: Archivo personal (22 de marzo de 2023).

En 2007, fue sancionada a nivel nacional la ley n.º 26.331 de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos. Esta ley establecía que cada provincia tenía que llevar adelante un relevamiento de este tipo de ecosistemas en su territorio, indicando qué nivel de protección era necesario para cada sitio. En 2009, a través de la legislación provincial n.º 1.762-R, Chaco aprobó su ordenamiento territorial de bosques, tal como lo establecía la normativa nacional. Sin embargo, a lo largo de los años, continuaron avanzando los desmontes sobre territorios que debían ser protegidos.

En noviembre de 2020, tras años de denunciar los desmontes ilegales, la lucha llevada adelante por organizaciones socioterritoriales consiguió que la Justicia provincial estableciera una medida cautelar que prohibía la tala de árboles en la provincia de Chaco. Sin embargo, esta medida duró solo tres días ante la presión de los gobiernos locales y el provincial y de la industria forestal.

El 20 de septiembre de 2022, el gobernador Capitanich firmó el decreto n.º 2.157, en el cual se plantea una reforma sustancial del ordenamiento territorial establecido por la ley provincial n.º 1.762-R. Esta modificación cambia la categorización de bosques nativos que en el ordenamiento territorial previo estaban catalogadas con el máximo nivel de protección. De esta forma, este decreto viola no solo la ley de bosques, sino también el principio de no regresión establecido en la Ley General del Ambiente, el cual plantea, justamente, que la legislación no puede ser modificada de manera que implique un retroceso en los niveles de protección alcanzados.

A pesar de los pedidos de inconstitucionalidad por parte de las organizaciones socioterritoriales, el decreto continúa vigente hasta el día de hoy. Así, esta modificación implica la desprotección de 300 mil hectáreas, permitiendo el desmonte del 20 % del territorio antes comprendido dentro de la zona amarilla –que establecía un nivel de protección intermedio– (Tierra Viva, 2022).

Fotografía 5. Consigna contra el desmonte en la ciudad de Resistencia



Fuente: Archivo personal (22 de marzo de 2023).

Por otra parte, el corrimiento de la frontera agrícola ha implicado el avance del agronegocio transgénico sobre la provincia de Chaco. En 2022, el territorio sembrado con soja alcanzó las 573.060 ha, seguido por el algodón con 212.209 ha, el maíz con 141.000 ha y el sorgo con 126.000 ha (*Diario Norte*, 2022c).

De esta forma, el avance del agronegocio transgénico va aparejado de la intensificación del uso de agrotóxicos. Un estudio realizado en 2019 por el bioquímico e investigador de la UNNE Horacio Lucero analizó la sangre y orina de cinco personas que habitan en un territorio fumigado y otras cinco que viven en la ciudad de Resistencia. En todos los casos se hallaron glifosato y AMPA. Este trabajo científico “demostró una estimación del daño genético en personas expuestas a productos químicos y agentes ‘genotóxicos’,

es decir aquellas sustancias que pueden unirse directamente al ADN causando mutaciones que pueden derivar en enfermedades oncológicas” (*Télam*, 2019).

Por otro lado, si bien la producción de arroz es considerada marginal en la provincia (Arocena, 2019), su desarrollo en algunas localidades ha traído aparejados efectos negativos en ecosistemas y poblaciones. Un caso emblemático ha sido el de las localidades vecinas de Las Palmas y La Leonesa, ubicadas en el departamento de Bermejo, a 60 kilómetros de Resistencia. En estas ciudades, plantas arroceras contaminaron a las poblaciones con agrotóxicos cancerígenos, tales como glifosato, endosulfán, metamidofos, picloram y clopirifos (Aranda, 2011). Un estudio realizado por la Comisión Provincial de Investigación de Contaminantes del Agua determinó que en la Leonesa, entre 2000 y 2009, se triplicaron los casos de cáncer en menores de quince años y se cuadruplicaron las malformaciones congénitas (*Redaf*, 2010).

Tal como hemos visto, el modelo de desarrollo sostenido en Chaco está centrado en industrias altamente contaminantes y primario-exportadoras. De esta forma, no solo se refuerza el carácter dependiente de la región, sino también se habilita la destrucción de ecosistemas de vital importancia para el equilibrio ecológico y la contaminación sociosanitaria de las poblaciones expuestas al desarrollo de estas actividades e industrias. Este es el motivo fundamental de la desconfianza y el cuestionamiento al SPCC por parte de algunos movimientos ambientales y organizaciones sociales.

En relación con esto, otro de los interrogantes que surge es por el impacto de la construcción de un puente de estas dimensiones sobre un humedal. Chaco y Corrientes son provincias cuya conformación territorial está estrechamente vinculada a la dinámica hídrica. La crisis ambiental actual, expresada en una de las bajantes más extremas del Paraná y el Paraguay en los últimos cien años, obliga a pensar estructuralmente el impacto ecosistémico de la infraestructura. Frenar la intervención técnica sobre los humedales implica un análisis minucioso del SPCC, así como de la

construcción sobre los humedales, proceso que la infraestructura de transporte posibilita.

De este modo, la infraestructura no solo profundiza los patrones de acumulación vigentes, sino que tiene una incidencia en la vida cotidiana de las personas que habitan esos territorios. Esta razón hace necesaria una mirada compleja en torno a esta megaoobra, que no solo se centre en recuperar los discursos dominantes esgrimidos para justificar su avance, sino que busque desentrañar los múltiples intereses detrás del impulso de esta vía de conexión. Con dicho fin, hemos intentado recuperar las voces de distintos actores a quienes entrevistamos en Chaco y Corrientes durante el mes de marzo de 2023.

Conclusiones

El presente informe tuvo como propósito analizar el proyecto de SPCC desde un enfoque multiescalar y multidimensional, enmarcado en las transiciones geopolíticas actuales y las inversiones chinas en Argentina y la región.

A partir de un estudio transdisciplinar, pudimos dar cuenta del carácter central que la infraestructura ocupa hoy en día en la estrategia de expansión global china y de la multiplicidad de lógicas y actores que se entrecruzan en proyectos de gran envergadura como el del SPCC que busca unir las ciudades de Resistencia y Corrientes.

Asimismo, avanzamos en la problematización de las inversiones en infraestructura de transporte y su relación con el desarrollo productivo de las provincias de Chaco y Corrientes, así como las reconfiguraciones territoriales que se vienen dando en las últimas décadas. En relación con ello, recuperamos la perspectiva de distintos actores que son parte del proyecto, enfatizando hacia el final las resistencias socioterritoriales que surgen por parte de actores locales, particularmente movimientos sociales.

En este sentido, el trabajo de investigación y análisis nos permitió desarrollar una serie de dimensiones que buscan abonar a la problematización del caso elegido.

En primer lugar, nos preguntábamos acerca de los márgenes que existen para los Estados en el marco de una lógica global de planificación sobre los territorios. Un problema estructural que emerge del trabajo son las limitaciones y dificultades para una planificación estatal a mediano y largo plazo. Pudimos observar la falta de planificación por parte del estado provincial, dejando en evidencia la primacía de la lógica del capital al momento de establecer acuerdos de inversión y la desarticulación entre las instancias nacionales y provinciales.

Así, los estados provinciales y nacionales quedan debilitados ante las dinámicas de acumulación, lo cual lleva también a que prime una lógica intergubernamental al momento de establecer acuerdos de inversión, que se vuelven coyunturales. Tratándose nada menos que de un puente que genera grandes expectativas en una multiplicidad de actores, consideramos que existe una visión cortoplacista, interrumpida por el contexto macroeconómico, las decisiones de política exterior, las condiciones de estabilidad política interna y el escenario geopolítico. Es decir, el margen de acción para la planificación por parte de los estados provinciales queda atada a una trama nacional de decisiones en torno a la política exterior, que guarda relación con la política interna, en tiempos donde ambas atraviesan importantes oscilaciones y tensiones entre distintos actores que componen los gobiernos (nacional, provincial y municipal).

En segundo lugar, y en relación con esto, destacamos la falta de acuerdos y articulación política entre ambas provincias argentinas (Chaco y Corrientes), junto con cierto desacople y desencuentros entre las provincias y el gobierno nacional, lo cual termina por generar la situación actual, donde poco se sabe acerca de la concreción de la obra. Al mismo tiempo, algunas acciones de las provincias quedan sujetas a las decisiones nacionales y a los cambios

en los potenciales financiadores –que fueron cambiando–. Esto fue evidente en el trabajo de campo en las ciudades de Resistencia y Corrientes, donde las respuestas, inclusive de funcionarios provinciales, dejaban entrever la centralización en las decisiones por parte de pocos actores, en muchos casos del gobierno nacional, sin conexión con la visión de las provincias.

En tercer lugar, el financiamiento se erige en otro de los grandes nudos problemáticos, atado a la situación de falta de claridad y oscilaciones respecto del rumbo de la política nacional, en un año electoral y un contexto complejo para la economía argentina. Los vaivenes en la política exterior argentina y la agenda de acuerdos con China –tensionada y/o paralizada en los últimos años por ciertos sectores del gobierno nacional y retomada mientras se escribe este informe– han marcado también los tiempos de concreción del proyecto durante los últimos meses de 2022 hasta el presente. Si bien hemos recuperado el contexto de inversiones y los acercamientos entre China y Argentina –en el marco de su estrategia de expansión para con la región–, poco se ha avanzado en la concreción de los mismos para el caso del proyecto del SPCC. A esto se suma como variable las tensiones e intentos por parte de EE. UU. por monitorear parte de las políticas nacionales vinculadas no tanto a infraestructura, sino, centralmente, en torno a los recursos estratégicos con los que Argentina cuenta.

En tal sentido, es importante afirmar que, aunque los Estados suscriban acuerdos y existan compromisos con la protección de las inversiones, el arribo de capitales para las megaobras de infraestructura depende, en gran parte, de condiciones geoeconómicas y geopolíticas que determinan las prioridades de inversión y financiamiento a diferentes escalas. La producción del territorio regional está cada vez más condicionada por dinámicas globales y las necesidades del capital transnacional. Así, el avance o retroceso de los proyectos de infraestructura, como el segundo enlace Chaco-Corrientes, dependen de determinantes múltiples y de variables que son difíciles de caracterizar y predecir en su comportamiento.

En cuarto lugar, nos preguntábamos, ante las lógicas de acumulación y expansión de los actores transnacionales, qué lugar tienen las poblaciones y los movimientos que resisten. En este punto, destacamos la falta de participación e involucramiento de distintos actores de la sociedad civil como movimientos sociales y ambientales, organizaciones, representantes de puertos, del sector productivo, ciudadanía en general, entre varios actores que son parte de las implicancias de políticas públicas, que también da cuenta de un proyecto del que poco se sabe, en el que pocos participan y que continúa siendo una promesa histórica.

En quinto lugar, de no ir acompañado con políticas de promoción y fomento de la diversificación productiva que prioricen el desarrollo de otros actores económicos y de otras dinámicas de circulación e integración regional por encima del capital concentrado del agronegocio, el SPCC podría ser un refuerzo de un modelo de desarrollo centrado mayormente en el extractivismo. Este no solo profundiza la dependencia y la primarización de la economía, sino que tiene consecuencias ambientales y sociales, destruyendo humedales, contaminando fuentes de agua y enfermando a las poblaciones, quienes no son consultadas en torno a esta clase de obras de infraestructura que van a tener un impacto en los modos de reproducción de sus vidas. Es importante aseverar, en tal sentido, que en la medida que las megaobras de infraestructura crean un marco atractivo para las inversiones, prevalecen los sectores más concentrados y los actores monopólicos con capacidad para competir en el mercado internacional, en desmedro del desarrollo de otras actividades y otros actores.

Por último, como parte de los hallazgos del estudio, remarcamos la situación de dependencia que las economías y el desarrollo productivo del Norte Grande tienen en relación con Buenos Aires y Rosario-Santa Fe. Ello constituye una importante limitación que ha sido explicitada y observada en distintas instancias del estudio.

La enumeración de estas dimensiones nos permitió avanzar en un abordaje que busca problematizar la obra de infraestructura

del SPCC, sin por ello poner en cuestión la necesidad de su concreción. Buscamos complejizar la visión de “puente sí” vs. “puente no”, a partir de indagar en las condiciones actuales para su viabilidad, las contradicciones que en los últimos años han frenado su avance, los debates que se abren y la pluralidad de actores e intereses que dicho proyecto involucra, junto con algunas propuestas de intervención.

Por último, y como parte del proyecto que dio origen a este trabajo, hemos redactado un Documento de Políticas y Líneas para la Acción que busca contribuir al diseño de políticas públicas, en el marco de pensar la infraestructura desde una perspectiva crítica que pone en el centro la defensa de nuestros territorios, la autonomía y soberanía sobre nuestros recursos.

Listado de entrevistas realizadas

Daniel Flores. Jefe del Distrito 10 (Corrientes) de la Dirección Nacional de Vialidad de la República Argentina. Entrevista personal realizada el 20 de marzo de 2023 en Corrientes.

Tania Yedro. Asesora en Comercio Exterior de los gobiernos de Chaco y Corrientes. Entrevista personal realizada el 20 de marzo de 2023 en Resistencia.

Sergio Lapertosa. Miembro del Equipo de Gestión del Instituto Chaqueño de Ciencia, Tecnología e Innovación. Entrevista personal realizada el 20 de marzo de 2023 en Resistencia.

Cristian Piriz. Integrante de Guardianes del Iberá. Entrevista personal realizada el 21 de marzo de 2023 en Corrientes.

Roberto Saturnino Benítez. Administrador del Puerto de Barranqueras. Entrevista personal realizada el 22 de marzo de 2023 en Resistencia.

Juan Camarasa. Gerente operativo de la Compañía Logística del Norte S.A. Entrevista personal realizada el 22 de marzo de 2023 en Resistencia.

Martín Lotero. Subsecretario de Planificación Estratégica del Ministerio de Planificación, Economía e Infraestructura del Gobierno de Chaco. Entrevista personal realizada el 22 de marzo de 2023 en Resistencia.

Constanza Prause. Administradora del Puerto Las Palmas. Entrevista personal realizada el 23 de marzo de 2023 en Resistencia.

Ernesto Scaglia. Federación Económica del Chaco . Entrevista personal realizada el 23 de marzo de 2023 en Resistencia.

Riccardo “Dardo” Tiddi. Integrante de Somos Monte. Entrevista personal realizada el 23 de marzo de 2023 en Resistencia.

Tomás Yazlle. Subsecretario de Transporte de Chaco. Entrevista personal realizada el 23 de marzo de 2023 en Resistencia.

Sol Bonetto. Ingeniera, trabajadora de la Dirección Nacional de Vialidad de Chaco. Entrevista personal realizada el 23 de marzo de 2023 en Resistencia.

Hugo Rohrmann. Ingeniero en Recursos Hídricos, docente de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE). Entrevista personal realizada el 23 de marzo de 2023 en Resistencia.

Mempo Giardinelli. Integrante del Manifiesto Argentino, Soberanxs y la Mesa por la Defensa del río Paraná y el canal

Magdalena. Entrevista realizada en modalidad virtual el 24 de abril de 2023.

Bibliografía

Álvarez, Álvaro (2021). Extractivismo, producción del territorio y conflicto en la Hidrovía Paraguay-Paraná. *Realidad Económica*, 51(344), 39-68.

Álvarez, Álvaro (2019). Corredores bioceánicos y reordenamiento del territorio en la Argentina. *XXI Jornadas de Geografía de la UNLP*. La Plata.

Aranda, Darío (18 de marzo de 2011). Primero la salud, después los negocios. *Página 12*. <https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-164438-2011-03-18.html>

Argentina Grande (2022). Segundo Puente Chaco-Corrientes. Presentación del proyecto. Vialidad Nacional.

Argentina.gob.ar (8 de marzo de 2023). Katopodis se reunió con representantes del BID para avanzar en el financiamiento del Segundo Puente Chaco-Corrientes. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/katopodis-se-reunio-con-representantes-del-bid-para-avanzar-en-el-financiamiento-del>

Arocena, Candela (2019). Conflicto socioambiental por la producción arrocerá en Chaco: disputas en torno a los modos de uso, valoración y apropiación de la naturaleza. *XIII Jornadas de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Barrenengoa, Amanda (2022). El estudio de la integración regional ante las dinámicas del capitalismo actual: claves para un análisis multiescalar a partir del Corredor Interoceánico Central (CIC) en 2003-2011. *Estudios Socioterritoriales*, (32), 134.

Barrenengoa, Amanda y Bilmes, Julián (2022). La relación Argentina-China: ¿qué perspectivas para qué desarrollo? En Wagner Iglecias (Ed.), *Transiciones del Siglo XXI y China: 50 años de relaciones bilaterales China-Argentina* (pp. 21-27). Buenos Aires: CLACSO.

Bilmes, Julián; Carbel, Andrés y Liaudat, Santiago (2022). Resurgimiento de la planificación del desarrollo en Argentina: logros, limitaciones y aprendizajes de la experiencia kirchnerista (2003-2015). En M. Mercedes Patrouilleau y Jorge Albarracín Dekker (Coords.), *Prospectiva y estudios del futuro. Epistemologías y experiencias en América Latina*. La Paz: CIDES/UMSA.

Blinder, Daniel y Vila Seoane, Maximiliano (2023). Presiones estadounidenses a la cooperación tecnológica con China: el caso del sector nuclear de Argentina. *Relaciones Internacionales*, (53), 91-110.

Bogado Bordazar, Laura Y Margueliche, Juan Cruz (2022). Infraestructura latinoamericana e inversión china: una cadena de cooperación mutua en la nueva alternativa de globalización. En Gabriel Esteban Merino; Lourdes M. Regueiro Bello y Wagner T. Iglecias (Coords.), *China y el nuevo mapa del poder mundial* (pp. 193-219). Buenos Aires: CLACSO.

Capitanich, Jorge [@jmcapitanich] (15 de diciembre de 2021). Henan, cuna de la civilización china más antigua como lo fue Huaxia hace 5000 años, hoy es el quinto Estado en [Twit]. *Twitter*. <https://twitter.com/jmcapitanich/status/1471290268057890816>

Castañeda, Solange y Margueliche, Juan Cruz (2019). La Nueva Ruta de la Seda en América Latina: ¿infraestructura articulada o poder infraestructural? En *IX Encuentro del Centro de Reflexión en Política Internacional-VII Jornadas del CENSUD* (pp. 62-73). La Plata: Instituto de Relaciones Internacionales (IRI)-Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales (UNLP)

Ceceña, Ana Esther; Aguilar, Paula y Motto, Carlos (2007). *Territorialidad de la dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Buenos Aires: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.

Colombo, Laura (10 de mayo de 2021). A pesar de que la Justicia suspendió los desmontes, en Chaco arrasaron casi 8.000 hectáreas de bosques. *Greenpeace*. <https://www.greenpeace.org/argentina/story/problemas/bosques/a-pesar-de-que-la-justicia-suspendio-los-desmontes-en-chaco-arrasaron-casi-8-000-hectareas-de-bosques/>

CompactoNEA (11 de abril de 2023). Un nuevo paso para la ejecución del Segundo Puente Chaco-Corrientes. <https://www.compactonea.com.ar/noticias/view/48604>

Consejo Agroindustrial Argentino (2021). Estrategia de Reactivación Agroindustrial Exportadora Inclusiva, Federal y Sustentable. <https://cai.org.ar/wp-content/uploads/2021/06/Gustavo-Idi%CC%81goras-OK-OK-CAIidigorasjunio21.pdf>

Chaco Noticias (16 de diciembre de 2021). Capitanich firmó un acuerdo de hermanamiento entre Chaco y la provincia china de Henan: “es el principio de la construcción de grandes logros”. <https://chaco.gob.ar/noticia/66912/capitanich-firmo-un-acuerdo-de-hermanamiento-entre-chaco-y-la-provincia-china-de-henan-es-el-principio-de-la-construccion-de-grandes-logros>

Chaco urbano (11 de abril de 2023). Un nuevo paso para la ejecución del Segundo Puente Chaco-Corrientes. <https://chacourbano.com.ar/un-nuevo-paso-para-la-ejecucion-del-segundo-puente-chaco-corrientes/>

Chacra (20 de diciembre de 2021). Capitanich firmó un acuerdo con China para potenciar el desarrollo industrial. <https://www.revistachacra.com.ar/nota/43973-capitanich->

firma-un-acuerdo-con-china-para-potenciar-el-desarrollo-industrial/

Diario Norte (15 de noviembre de 2022a). Segundo puente: piden que sea ferroviario para potenciar el desarrollo de la región. <https://www.diarionorte.com/224383-segundo-puente-piden-que-sea-ferroviario-para-potenciar-el-desarrollo-de-la-region>

Diario Norte (21 de marzo de 2022b). China estará a cargo de la construcción del segundo puente Chaco-Corrientes. <https://www.diarionorte.com/215897-china-estara-a-cargo-de-la-construccion-del-segundo-puente-chaco-corrientes>

Diario Norte (2 de febrero de 2022c). La soja manda en cantidad de hectáreas en el Chaco. <https://www.diarionorte.com/214372-la-soja-manda-en-cantidad-de-hectareas-en-el-chaco#:~:text=La%20soja%20vuelve%20a%20ser,es%20decir%20la%202020%2D2021>

Diario Norte (3 de agosto de 2021). Cómo es el acuerdo para desarrollar una cuenca porcina y qué falta aún. <https://www.diarionorte.com/207905-como-es-el-acuerdo-para-desarrollar-una-cuenca-porcina-y-que-falta-aun>

Diario Norte (23 de septiembre de 2019). Corrientes firmó un acuerdo de comercio con una provincia china por productos primarios. <https://www.nortecorrientes.com/151991-corrientes-firma-un-acuerdo-de-comercio-con-una-provincia-china-por-productos-primarios>

DiCarlo, Jessica y Schindler, Seth (2022). Introduction: Geopolitics, Infrastructure, and the Emergent Geographies of US–China Competition. En *The Rise of the Infrastructure State: How US–China Rivalry Shapes Politics and Place Worldwide* (pp. 1-10). Bristol: Bristol University Press.

Falcione, Marcelo A. y Falcione, Gustavo (2014). Aspectos históricos y antecedentes legales del Segundo Puente Chaco-Corrientes. *Extensionismo, innovación y transferencia tecnológica*, 1, 206-212.

Fernández, Víctor Ramiro y Moretti, Luciano (2020). Un nuevo sistema mundo desde el Sur Global: gran convergencia y desplazamiento geográfico acelerado. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 11(2), 313-344.

Ghiotto, Luciana y Guaman, Adoración (2018). ¿Facilitación o protección para las inversiones extranjeras? Nuevos elementos del debate global. *Ciclos*, 29(51), 1-20.

Ghiotto, Luciana y Slipak, Ariel (2019). América Latina en la Nueva Ruta de la Seda. El rol de las inversiones chinas en la región en un contexto de disputa (inter)hegemónica. *Cuadernos de Estudios Latinoamericanos*, 4(7), 26-55.

Gransow, Bettina (2015). Inversiones chinas en infraestructura: ¿Una situación en la que todos ganan? *Nueva Sociedad*, (259), 93-105.

González Achával, Pedro; Aguirre, Franco y Camoletto, Mariano (2020). Estado de situación de los proyectos emblemáticos con financiamiento chino en Argentina. Fundación para el Desarrollo de Políticas Sustentables.

González Jáuregui, Juliana (2020). Latin America in the BRI: Towards a Reflection of the 3-Level Framework for Development. *Asian Education and Development Studies*, 10(3), 348-358.

Halvorsen, Sam (2020). El territorio en disputa: estrategias políticas y movimientos socioterritoriales. *Punto Sur*, (3), 131-152.

Halvorsen, Sam; Mançano Fernandes, Bernardo; Torres, Fernanda (2019). Mobilizing Territory: Socioterritorial Movements in

Comparative Perspective. *Annals of the American Association of Geographers*, (5), 1454-1470.

Herrera Santana, David (2019). Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto One Belt, One Road y América Latina. *Geopolítica(s)*, 10(1), 41-68.

Langbehn, Carlos Lorenzo y Schmidt, Mariana Andrea (2017). Bosques y extractivismo en la Argentina. *Voces en el Fénix*; 60(5), 88-95.

Lapolla, Alberto (23 de junio de 2005). Estado y economía: algunos aspectos relacionados a la biotecnología transgénica en la Argentina y sus efectos sociales. *BiodiversidadLA*. <https://www.biodiversidadla.org/documentos/estado-y-economia-algunos-aspectos-relacionados-a-la-biotecnologia-transgenica-en-la-argentina-y-sus-efectos-sociales>

Li, Renfang y Zhou, Guxin (2018). Cooperación China-América Latina en infraestructura: coordinación estratégica y sinergia industrial. En Shixue Jiang y Fortunato Mallimaci (Comps.), *La Franja y la Ruta. Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe*. Ushuaia: Ediciones UNTDF.

Marradi, Alberto; Archenti, Nélica y Piovani, Juan Ignacio (2007). *Metodología de las ciencias sociales*. Buenos Aires: Emecé.

Martorelli, Pablo (19 de marzo de 2023). Chaco-Corrientes ferrovial: un Puente demasiado lejos. *Chaco día por día*. <https://www.chacodiapordia.com/2023/03/19/chaco-corrientes-ferrovial-un-puente-demasiado-lejos/>

Melón, Daiana Elisa (2022a). The Integration of Regional Infrastructure in South America (IIRSA): Territorial coloniality at the service of extractivism. *Alternautas*, 9(2), 201- 221.

Melón, Daiana Elisa (2022b). Estado, conflictos y resistencias socioterritoriales. El caso de los proyectos hidroeléctricos Garabí-Panambí e Inambari en el marco de IIRSA y de la expansión regional de Brasil (2003-2011) [Tesis de doctorado]. Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Argentina.

Merino, Gabriel (2020). El ascenso de China y las disputas estratégicas en los grupos dominantes de los Estados Unidos. *Cadernos PROLAM/USP*, 19(37), 44-77.

Merino, Gabriel y Adriani, Héctor Luis (2019). Proyectos de integración, capitalismo global y “Plan Belgrano” en Argentina. *Estudios socioterritoriales*, (26), e037.

Merino, Gabriel; Bilmes, Julián y Barrenengoa, Amanda (2022). Crisis del orden mundial y disputa por su reconfiguración. Cuaderno 4. Buenos Aires: Instituto Tricontinental de Investigación Social.

Merino, Gabriel; Bilmes, Julián y Barrenengoa, Amanda (2021). Crisis de hegemonía y ascenso de China. Seis tendencias para una transición. Cuaderno 1. Buenos Aires: Instituto Tricontinental de Investigación Social.

Merino, Gabriel y Morgenfeld, Leandro (2022). América Latina y la crisis de la hegemonía estadounidense: las disputas en el BID y la Cumbre de las Américas. *Cuadernos sobre relaciones internacionales, regionalismo y desarrollo*, 17(31), 1-23.

Ministerio de Economía (2022). Origen provincial de las exportaciones. *Informes técnicos*, 7(43).

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (17 de diciembre de 2021). La provincia de Chaco firmó un hermanamiento con la provincia china de Henan. <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/la-provincia->

de-chaco-firmo-un-hermanamiento-con-la-provincia-china-de-henan

Misirlian, Eduardo (2019). Análisis del complejo foresto industrial maderero en Argentina. *Documentos de Economía Regional y Sectorial*, (66).

Mora, Sol (2018). Resistencias sociales a la cooperación de China en infraestructura: las represas Kirchner-Cepernic en Argentina. *Colombia Internacional*, (94), 53-81. <https://doi.org/10.7440/colombiaint94.2018.03>

Norte Grande (19 de abril de 2023). El proyecto del Plan de Estrategia Logística del Norte Grande se presentará en el Congreso. <https://nortegrande.net.ar/el-proyecto-del-plan-de-estrategia-logistica-del-norte-grande-se-presentara-en-el-congreso/>

NOVA Chaco (14 de marzo de 2023). Capitanich en la asamblea del Norte Grande: “Nuestro horizonte es el Plan del Corredor Bioceánico”. https://www.novachaco.com/nota.asp?t=El-gobernador-Capitanich-en-la-asamblea-del-Norte-Grande-Nuestro-horizonte-es-el-Plan-del-Corredor-Bioceanico&id=354085&id_tipo-nota=4

Ordóñez, Sergio; Fernández, Víctor Ramiro y Brandão, Carlos (2021). *América Latina ante el cambio geoeconómico-político mundial: entre la crisis de hegemonía y las nuevas asimetrías del sur global*. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México.

Página 12 (15 de marzo de 2023). Gobernadores del Norte Grande presentarán ante el Congreso un “Plan de Estrategia Logística” para la región. <https://www.pagina12.com.ar/531789-gobernadores-del-norte-grande-presentaran-ante-el-congreso-u>

Peyrelongue, Carlos (2010) Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México. *Convergencia*, 17(52), 319-360.

Porto, Eduardo (19 de marzo de 2023). Las provincias del Norte Grande quieren crear su propia INVAP. *Periferia*. <https://periferia.com.ar/opiniones/las-provincias-del-norte-grande-quieren-crear-su-propia-invap/>

Provincia de Chaco (2021). Plan Chaco 2030. Resistencia: Provincia de Chaco.

Quaizel, Gabriel (2021). Chaco cerró un acuerdo porcino con China y en agosto concretará las primeras exportaciones. *Noticias agropecuarias*. <https://www.noticiasagropecuarias.com/2021/08/03/chaco-concreto-un-acuerdo-porcinos-con-china-y-en-agosto-concretara-las-primeras-exportaciones>

Ramón-Berjano, Carola (2019). Globalización con “características chinas”. El creciente rol de China en América Latina y el Caribe y sus principales desafíos. *Pensamiento Propio*, 49(50), 31-52.

Redaf (5 de mayo de 2010). La Leonesa: Se triplicaron casos de cáncer en menores de 15 años. <https://redaf.org.ar/la-leonesa-se-triplicaron-casos-de-cancer-en-menores-de-15-anos/>

Rodríguez Wallenius, Carlos (2019). Proyectos campesinos desde las luchas socioterritoriales en México. En Gisela Espinosa Damián y Alejandra Meza Velarde (Comps.), *Reconfiguraciones socioterritoriales. Entre el despojo capitalista y las resistencias comunitarias*. Xochimilco: Universidad Autónoma Metropolitana/Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Rozengardt, Martín (2023). El encuentro. Gestión de la política internacional subnacional entre Argentina y China. En Mercedes V. Andrés (Coord.), *Argentina-China. Cincuenta años de relaciones*

diplomáticas. Cooperación, desarrollo y futuro. Buenos Aires: Fundación Germán Abdala.

Saguier, Marcelo I. y Vila Seoane, Maximiliano (2022). Argentina and the Spatial Politics of Extractive Infrastructures under US-China Tensions. En Seth Schindler y Jessica DiCarlo (Eds.), *The Rise of the Infrastructure State: How US-China Rivalry Shapes Politics and Place Worldwide.* Bristol: Bristol University Press.

Santos Milton. (1996) *De la totalidad al lugar.* Barcelona: Oikos Tau.

Sautu, Ruth (2007). *Prácticas de la investigación cuantitativa y cualitativa. Articulación entre la teoría, los métodos y las técnicas.* Buenos Aires: Ediciones Lumen.

Schuster, Mariano (febrero 2018). Una globalización con características chinas. Entrevista a Enrique Dussel Peters. *Nueva Sociedad.*

Souza Ramos, Leonardo y Neves, Pedro (2022). China y Estados Unidos: inversiones en infraestructura y la América Latina. En Ernesto Vivares (Coord.), *Desafíos y dilemas de financiar el desarrollo en Sudamérica.* Buenos Aires: Teseo.

Strange, Susan (1996). *The Retreat of the State: the Diffusion of Power in the World Economy.* Cambridge: Cambridge University Press.

Sujatt, Julio Andrés (5-7 de diciembre de 2022). Dos experiencias de planificación en el norte argentino: el Plan Belgrano y el Plan Chaco 2030 [ponencia]. *XI Jornadas de Sociología de la UNLP.* La Plata, Argentina.

Svampa, Maristella y Slipak, Ariel (2015). China en América Latina: Del Consenso de los *Commodities* al Consenso de Beijing. *Ensamblajes*, Año 2, (3), 34-63.

Télam (27 de septiembre de 2019). Encuentran rastros de glifosato en un grupo de personas que siempre vivió en Resistencia. <https://www.telam.com.ar/notas/201909/395526-glifosato-resistencia-chaco.html>

Tierra Viva (26 de septiembre de 2022). Desmontes en Chaco: “El gobernador Jorge Capitanich premia la destrucción de bosques”. <https://agenciatierraviva.com.ar/desmontes-en-chaco-el-gobernador-jorge-capitanich-premia-la-destruccion-de-bosques/>

Tonzar, Rubén (7 de mayo de 2023). A 50 años de la inauguración del “General Belgrano”. *Diario Norte*. <https://www.diarionorte.com/230888-a-50-anos-de-la-inauguracion-del-general-belgrano>

Treacy, Mariano (2023). Cooperación y dependencia en la relación bilateral de China y Argentina: un análisis de los préstamos y las inversiones chinas en el contexto de la adhesión a la Iniciativa de la Franja y la Ruta. *Perspectivas Revista De Ciencias Sociales*, 7(14), 414-437.

Vaca Narvaja, Sabino y Zhan, Zou (Eds.) (2018). *China, América Latina y la geopolítica de la Nueva Ruta de la Seda*. Lanús: EDUNLa.

Vadell, Javier; Secches, Daniela y Burger, Mariana (2019). De la globalización a la interconectividad: reconfiguración espacial en la iniciativa Belt & Road e implicaciones para el Sur Global. *Revista Transporte y territorio*, (21), 44-68.