

La transformación de los macrosistemas de transporte en América del Sur. Aportes para el estudio del Corredor Bioceánico Central

Álvaro Álvarez¹

Resumen

En la actualidad América del Sur atraviesa un proceso de reconversión de la infraestructura de transporte que, con una lógica de circulación multimodal y a partir del desarrollo de zonas de actividad logísticas, privilegian corredores con una escala regional que interconectan los recursos considerados estratégicos por los actores hegemónicos en la actual fase de acumulación capitalista con los puertos de exportación en ambos océanos.

La readaptación de los macrosistemas técnicos para la circulación de flujos es un proceso que prioriza la conformación de regiones transfronterizas, espacios de extracción, producción y tránsito, que exceden los límites del Estado Nación y que responden generalmente a dinámicas y actores globales.

En la actualidad el territorio regional debe ser analizado a la luz de estos nuevos objetos, acciones y normas. El medio técnico-científico-informacional, fuertemente determinado por las dinámicas de circulación de los flujos, desarrolla enlaces multimodales hacia las costas ponderando el libre comercio inter-regional y la integración territorial hacia afuera, bajo la premisa del regionalismo abierto.

El corredor bioceánico central, o corredor Porto Alegre-Santa Fe-Coquimbo, es un eslabón central en la estratégica geopolítica y comercial del América del Sur en general, y de la

¹Miembro del Centro de Investigaciones Geográficas (CIG) de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires y miembro del Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales (IGEHCSS) de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires y del CONICET. Mail: alvaroa22@yahoo.com.ar

Argentina en particular, con un fuerte impacto en el desarrollo de modelos neo-extractivistas en la región.

Palabras Clave: infraestructura; logística; circulación; corredores.

Transport Macrosystem Transformation in South America. Contributions to the Study of the Central Bi-Oceanic Corridor

Abstract

South America is currently experiencing the restructuring of transport infrastructure, which—through multimodal traffic and the development of logistics areas—favors regional-scale corridors interconnecting the resources considered strategic by hegemonic actors in the current stage of capitalistic accumulation with ports of export located on both oceans.

Readaptation of technical macrosystems for the circulation of flows is a process that favors the creation of cross-border regions, which are areas for extraction, production and transportation that exceed the nation-State's boundaries and often respond to global dynamics and actors.

The regional territory must be currently analyzed in the light of these new objects, actions and rules. The technical-scientific-informational domain—profoundly shaped by the dynamics of flow circulation—develops multimodal connections towards the coasts, assuming an open regionalism and thus commending inter-regional free trade and foreign-oriented territorial integration.

The Central Bi-Oceanic Corridor (Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo Corridor) is a key element in the geopolitical and trade strategy of South America, and has a significant impact on the development of regional neo-extractive models.

Key words: infrastructure; logistics; circulation; corridor

Introducción

En las últimas décadas se ha expresado un énfasis manifiesto por parte de las instituciones supranacionales más importantes de la región (CEPAL², UNASUR³, IIRSA/COSIPLAN⁴, BID⁵), vinculadas a la integración económica y el desarrollo, en el aumento de la inversión por parte de los gobiernos de Suramérica en infraestructura de transporte, energía y comunicaciones. Un estudio reciente titulado “Inversión de Infraestructura en América Latina” desarrollado por Ricardo Sánchez para la CEPAL plantea que los países de la región requieren:

... ampliar y modernizar su infraestructura de acuerdo con estándares tecnológicos modernos, lograr niveles máximos de cobertura del territorio nacional y satisfacer con eficacia las necesidades de servicios de infraestructura de los agentes económicos y las personas. En ese sentido, la adecuada disponibilidad de obras de infraestructura, así como la prestación eficiente de servicios conexos poseen varios efectos positivos en el desarrollo de un país. Además, en un marco de políticas de integración, favorecería la internacionalización de la prestación de servicios de infraestructura y contribuiría a sustituir el déficit que pueda existir en algunos países. (Sánchez, 2017: 13)

Aunque desde la perspectiva de la logística la infraestructura es solo uno de los factores del desempeño del sector de transporte de carga en la región, la CEPAL observa que este

² CEPAL: La Comisión Económica para América Latina es un organismo dependiente de la Organización de las Naciones Unidas responsable de promover el desarrollo económico y social de la región, concentran su labor en la investigación económica.

³ UNASUR: La Unión Sudamericana de Naciones es un organismo de integración suramericano compuesto en sus inicios por 12 países de la región. Su objetivo es “construir una identidad y ciudadanía suramericana y desarrollar un espacio regional integrado”.

⁴ IIRSA/COSIPLAN: La Iniciativa para la integración en infraestructura regional suramericana es un proyecto que surge en el año 2000 en la Primera Reunión de Presidentes de América Latina, a propuesta de Brasil, con el propósito de construir una agenda consensuada de proyectos en las áreas de energía, transporte y telecomunicaciones. En el año 2011 IIRSA se suma al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR como órgano asesor.

⁵ BID: El Banco Interamericano de Desarrollo es una institución financiera creada con el propósito de financiar proyectos económicos promoviendo la integración comercial regional en el área de América Latina y el Caribe.

elemento es aún uno de los principales responsables de los cuellos de botella en la cadena logística. América Latina y el Caribe se encuentran actualmente en el cuarto lugar en el mundo en términos de su desempeño logístico (2014).

En este sentido, pese a la existencia de una gran disparidad, con cadenas logísticas de gran desarrollo en países como Brasil o en algunas regiones de la Argentina e insuficiencia estructural en países de menor desarrollo relativo, es posible afirmar que la infraestructura ha estado ligada en cada etapa económica de la región a facilitar las actividades promovidas en el marco de las políticas predominantes y las formas de inserción internacional (Ferrer, 1997; Roffman y Romero, 1996) acentuando en muchos casos la heterogeneidad estructural⁶ de las economías.

La incorporación de Argentina a la división internacional del trabajo ricardiana en el marco del liberalismo y el modelo agroexportador, por ejemplo, dio impulso a la creación del tendido de ferrocarril en la región pampeana y un puerto acorde al modelo, generando regiones densamente pobladas de objetos técnicos y otras de menor desarrollo relativo. El período de sustitución de importaciones posterior mantuvo la infraestructura ligada a las actividades exportadoras y desarrolló aquella requerida por la industrialización, la urbanización ligada a la misma y la provisión de energía y materias primas para ese modelo. La etapa llamada neoliberal por autores como Arceo y Basualdo (2006) se caracteriza por el quiebre del modelo desarrollista, la distribución regresiva del ingreso, la desindustrialización y las privatizaciones, acentuando la fragmentación socioterritorial y el impulso a actividades ligadas a la explotación de recursos naturales para exportación y a la valorización financiera. En el marco de este paradigma los gobiernos neoliberales de la región, durante los años 90, desarrollarían políticas de infraestructura fuertemente vinculadas a las políticas de privatización y extranjerización, a partir de la atracción de inversión extranjera directa, algo evidenciable en las telecomunicaciones, los ferrocarriles, las aerolíneas, los peajes, el sistema

⁶ Mediante la teoría estructuralista del desarrollo, se ha intentado explicar el motivo por el cual ciertas regiones se mantienen rezagadas desde el punto de vista de sus ingresos por habitante y por qué ese rezago va acompañado de una marcada desigualdad distributiva, tanto dentro de la región rezagada como de los países. En el manifiesto fundacional de la CEPAL (1949), Prebisch elige la difusión “lenta y desigual” del progreso técnico a escala internacional como punto de partida para explicar el origen de las diferencias en el grado de desarrollo de los países. A partir del movimiento desigual de la tecnología emergen dos estructuras polares, el centro y la periferia, que se perpetúan de manera endógena en el tiempo (CEPAL, 2012: 1).

portuario, entre otros muchos ejemplos que redundarían en desinversión y obsolescencia en el corto plazo.

En las últimas décadas se avanza con una integración económica que difiere de aquella promovida en la etapa de industrialización sustitutiva en su visión de complementariedad, y se afianza como forma de ampliar mercados, escalas de explotación de recursos y áreas de actuación de las transnacionales. La infraestructura al servicio del modelo exportador ya no tiene escala nacional sino regional. Los organismos de crédito internacional impulsan y fomentan una red de infraestructura al servicio de la integración del territorio de América Latina a las nuevas redes del comercio internacional, sumando al Atlántico, la conexión hacia el Pacífico. (Álvarez, 2018)

Este trabajo está centrado en el estudio de uno de esos corredores de integración en infraestructura, el eje Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo, considerado central en la estrategia de inserción de las economías de la región en el mercado internacional e integrante de la cartera de proyectos de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (en adelante IIRSA) desde el año 2000. El análisis está dividido en 5 apartados fundamentales y conclusiones: en el primero se abordan aspectos teóricos vinculados a los macrosistemas técnicos y la circulación de flujos en la región; en el segundo se analiza la importancia de los corredores bioceánicos en la estratégica comercial de Suramérica; en el tercero se describe el Corredor Bioceánico Porto Alegre-Santa Fe-Coquimbo; en el cuarto se enfatiza en la importancia de Santa Fe, como nodo logístico, para este corredor; y finalmente se profundiza en la relación entre esta infraestructura y el neo- extractivismo.

Los macrosistemas técnicos y la circulación

América del Sur atraviesa un proceso de profundo reordenamiento de los flujos comerciales en función de nuevas dinámicas en la economía internacional desde fines del siglo XX y principios del XXI. Ese reordenamiento se expresa en un complejo entramado de infraestructura, con importantes innovaciones técnicas en el transporte, que tienen la pretensión de ampliar la escala de extracción, producción y circulación, generando grandes impactos sobre el espacio geográfico y la población que lo habita.

La técnica es un elemento central en el proceso de apropiación social del territorio y la naturaleza (Santos, 1996). En la medida en que el espacio geográfico es construido a partir de

relaciones sociales y de poder (Fernández, 2005; Porto Gonçalves, 2003), los objetos técnicos responden a esas relaciones que generalmente se expresan de manera jerárquica en el ordenamiento territorial.

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

Al respecto Milton Santos enfatiza en la importancia de la técnica en ese proceso de producción del territorio:

... es por demás sabido que la principal forma de relación entre el hombre y la naturaleza, o mejor, entre el hombre y el medio, está dada por la técnica. Las técnicas son un conjunto de medios instrumentales y sociales con los cuales los hombres realizan su vida, producen y al mismo tiempo crean el espacio. (1996: 25)

En su clásica definición de espacio geográfico como sistema de objetos y acciones, fijos y flujos, Santos remarca que “en el comienzo era la naturaleza salvaje, formada por objetos naturales que a lo largo de la historia van siendo sustituidos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados” (1996: 51) asumiendo que en la actualidad esos objetos técnicos son cada vez más artificiales y responden a necesidades ajenas al lugar y a sus habitantes.

El sistema de objetos y acciones impuesto en los países periféricos por los actores hegemónicos en la actual globalización neoliberal tiene un fuerte impacto sobre aquellas regiones donde los bienes comunes son codiciados para los actuales patrones productivos, pero también en aquellos espacios centrales para la circulación de los flujos. La técnica ha posibilitado la expansión de las fronteras extractivas incorporando nuevos espacios a los circuitos de producción de la economía capitalista internacional. María Laura Silveira afirma

que “gracias a los soportes técnicos actuales, la acción global se aloja en los lugares” (2011: 5).

La técnica hace homogénea no sólo las pautas productivas sino también las formas de circulación. “El mundo actual exige fluidez, para la circulación de ideas, mensajes, productos o dinero, lo cual interesa a los sectores más dinámicos de la sociedad. Esa fluidez está basada en las redes técnicas, que son soportes de la competitividad” (Santos, 1996: 218). Se construyen objetos que transforman los lugares y las acciones con el fin de buscar la fluidez, macrosistemas técnicos multimodales que a partir de la estandarización del transporte (con cargas contenerizadas, por ejemplo) permiten abaratar costos a partir de la reducción de los tiempos de circulación. Al respecto, Andrés Barreda enfatiza en la importancia de las redes de transporte en la actualidad del capitalismo:

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

La ampliación de los circuitos espaciales trae como resultado el surgimiento de regiones económicas que exceden los límites tradicionales del Estado. En Suramérica la construcción de nuevas redes y corredores de infraestructura tiene una escala regional y responde a las necesidades de actores que sobrepasan en su accionar los límites territoriales del Estado.

El Estado neoliberal pierde capacidad de control sobre los flujos transfronterizos porque el capital necesita fluidez y ampliar la escala de acumulación de manera constante. Al respecto Milton Santos plantea que a los grandes grupos concentrados ya no les alcanza con producir sino que necesitan poner la producción en movimiento:

... como la circulación prevalece sobre la producción propiamente dicha los flujos se han vuelto más importantes para la explicación de una determinada situación. La propia estructura geográfica se define por la circulación, ya que

ésta, más numerosa, más densa, más extensa, ostenta el dominio de los cambios de valor en el espacio. (2000: 227)

La dinámica de los flujos es un factor muy importante a la hora de explicar el rol de los territorios de la región en la economía internacional, es un componente esencial para dilucidar las lógicas y las dinámicas de acumulación capitalista en tiempos de globalización. Es posible a partir de ellos descubrir qué territorios se vuelven estratégicos, “puntos luminosos y verticalizados” (Santos, 1997), densamente poblados de infraestructuras, en la pretensión de movilidad del capital dominado por la fracción transnacional.

Estas empresas transnacionales han hegemonizado las actividades más dinámicas de exportación y traccionan un proceso de reordenamiento vertical del territorio desconociendo lógicas y actividades preexistentes. Mayoritariamente abocadas a la extracción de bienes ambientales (recursos estratégicos para los actuales patrones productivos) buscan reconvertir la infraestructura regional en función fundamentalmente de la circulación interoceánica aspirando a una mayor competitividad logística con las principales cadenas globales de valor.

Los corredores bioceánicos como estrategia comercial

El cono sur de América Latina se encuentra ubicado geográficamente en una posición alejada de la mayoría de las rutas troncales del comercio internacional y de los principales centros de consumo. Estas rutas trocales se emplazan en un circuito marítimo que envuelve el planeta en sentido Este – Oeste, al norte del Ecuador (Sgut, 2011). Al respecto Martín Sgut plantea que:

... en este circuito existen nodos desde los que se establecen rutas Norte – Sur, las cuales están conectadas con nuestros puertos. Este alejamiento de la ruta norecuatorial, con la necesidad de contar con un circuito secundario adicional, requiere aplicar en esta región estándares de eficiencia que superen a los de los países próximos a este corredor en el hemisferio norte, para compensar su alejamiento. (2011: 54)

Esta situación ha llevado a priorizar geopolíticamente el diseño y la implementación de corredores bioceánicos con terminales portuarias en sus extremos, buscando superar los obstáculos geográficos para la circulación Este – Oeste. Al respecto Gustavo Anschutz, presidente de la Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas, afirma:

La logística marítima mundial, en especial para cargas contenedorizadas, está manejada por los grandes grupos navieros, que generan un sistema de puertos principales en una división Este-Oeste, entre el Ecuador (EQRT Equatorian Round The World) y la línea del Mediterráneo, cerca de los grandes centros de consumo. Si se trazara un mapa mundial del producto bruto, se vería que esta línea marítima va siguiendo de cerca la zona de mayor producto bruto y población del mundo. A partir de esos puertos claves que concentran las mercaderías para su transporte (denominados Hubs), se organizan redes de distribución Norte-Sur hacia el interior de los territorios, lo que puede incluir la existencia de otros puertos menores. Es un esquema que ya está en desarrollo en el Atlántico Sur y Pacífico Sur. (2015: 3)

Anschutz plantea que el sistema de movimiento mundial de la carga se organiza concentrando en grandes nodos de transferencia de exportaciones e importaciones que se basan en los grandes centros de producción y consumo. La logística terrestre está subordinada entonces a esta logística marítima y en Sudamérica se está dando un proceso de reordenamiento de los corredores en función de esta dinámica para reducir costos y tiempos de circulación:

... hoy se habla en el Cono Sur de “corredores logísticos bioceánicos”, que se han buscado promover a través de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA, con financiación de organismos multilaterales como el BID, la CAF y FONPLATA en especial, para poder llegar eficientemente del Océano Atlántico al Océano Pacífico en Sudamérica. Por otro lado, el Canal de Panamá se está ampliando para permitir el paso de buques de mayor tonelaje (Post Panamax) y la distribución de estas mercaderías en esta línea Este – Oeste denominada “Equatorian Round The World” (ERTW) hacia ejes Norte-Sur, entre los que se incluye países del Atlántico y Pacífico Sur de nuestro Continente Sudamericano. (Anschutz, 2015: 4)

Es posible, en este sentido, identificar en la Argentina tres corredores bioceánicos prioritarios para el comercio y la circulación: el Corredor Bioceánico Norte (Eje de Capricornio), que articula con la Hidrovía Paraguay-Paraná en el NEA; el Corredor Bioceánico Central que es el que conforma un eje logístico de gran importancia en la zona de Santa Fe; y el Corredor de la Patagonia. El Consejo Federal de Inversores define a un corredor bioceánico como:

... una franja de territorio dentro de la cual se desarrolla un sistema vial, ferroviario e hidrovial con objetivos estratégicos económicos, sociales y políticos. Estos tienen como finalidad lograr un espacio con una infraestructura integral de transporte que facilite el flujo y movimiento de bienes y personas y permita concretar, al menor costo, las operaciones de comercio interior y exterior, a través de una comunicación entre el Atlántico y el Pacífico. (2014: 20)

Estos espacios de infraestructura integral, con una búsqueda de la multimodalidad en la circulación, contribuyen a la readaptación de los macrosistemas con un fuerte impacto sobre el medio técnico-científico-informacional (Santos, 1993) altamente financiarizado y tecnologizado. La infraestructura ferroviaria y vial se articula con un complejo sistema portuario que en la Argentina encuentra un desarrollo significativo en la zona del Paraná medio e inferior donde la Hidrovía Paraguay-Paraná se articula con el Corredor Bioceánico Central (Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo). Esto es parte de una racionalidad global y de la construcción de un macrosistema técnico que además de edificar una infraestructura homogénea para toda la región necesita también estandarizar sus usos para viabilizar y acelerar la circulación de los bienes.

El corredor Bioceánico Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo

La dinamización del comercio de commodities en la región en las últimas décadas, junto a la promoción por parte de las principales organizaciones supranacionales y financieras de la readaptación de los macrosistemas técnicos vinculados a la circulación, se materializaron en la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) con una cartera consensuada de casi 600 proyectos de infraestructura en las áreas de energía, transporte y comunicaciones y una inversión estimada de 198.901 millones de dólares. (IIRSA-COSIPLAN, 2017) Los ejes bioceánicos son centrales en la estrategia de integración promovida por IIRSA y casi el 90% de las obras ejecutadas son del área del transporte.

El Corredor Bioceánico Central es un proyecto de infraestructura vial de 2.472 kilómetros de longitud diseñado por técnicos del BID, parte del eje MERCOSUR – Chile de IIRSA, un enlace entre los océanos Atlántico y Pacífico que es íntegramente de transporte terrestre aunque articula con vías fluviales y aeropuertos internacionales en diferentes tramos de su extensión, atravesando la región central de la República Argentina por las provincias de Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba, La Rioja y San Juan, y la cordillera de los Andes,

por túneles ubicados en la latitud del actual paso internacional de Agua Negra.

Para el Consejo Federal de Inversiones el desarrollo del complejo multimodal de cargas sobre este corredor se centra en la concreción del siguiente esquema:

Puertos del centro de Chile + Pasos cordilleranos de Cristo Redentor, Agua Negra y Pehuenche + Red Vial + Red Ferroviaria (ALL Central, ALL Mesopotámico, Belgrano Cargas, Ferroexpreso Pampeano y NCA) + Hidrovía Paraná-Paraguay + Puertos fluviales y marítimos de Argentina + Puentes sobre Río Paraná (Túnel Subfluvial Hernandarias, Rosario-Victoria y Zárate Brazo Largo) + Puentes sobre Río Uruguay (Paso de los Libres-Uruguayana, Concordia-Salto, Colón-Paysandú, Gualeguaychú-Fray Bentos) + Puertos de Uruguay y Brasil sobre el Océano Atlántico. (2014: 21-22).

Este corredor fue aprobado en Memorándum del 28 de agosto de 2009, en la cumbre de Presidentes de UNASUR, realizado en San Carlos de Bariloche, firmado por Cristina Fernández (Argentina) Michelle Bachelet (Chile) y Luiz Inácio Lula de Silva (Brasil). Su concreción se ve fortalecida geopolíticamente por la articulación entre la Hidrovía Paraguay-Paraná y la Hidrovía Paraná-Tietê que es particularmente significativa para la producción industrial de Sao Paulo, sexto parque industrial del mundo, dado que permite a partir del desarrollo de un complejo sistema de esclusas, una vía de exportación que articulando con el Corredor Bioceánico Central, antes descrito, posibilita una salida por el Pacífico.

En el año 2016 el BID aprobó el financiamiento para construir el túnel de Agua Negra⁷ (Proyecto Prioritario de la Cartera de IIRSA) una obra fundamental para consolidar el corredor bioceánico que unirá Porto Alegre (un puerto en Brasil sobre la Laguna de los Patos, con 17 pies de calado) con Coquimbo, un puerto con escaso desarrollo hasta el momento en Chile. Como principal beneficio de la iniciativa los principales actores económicos involucrados plantean que mejorará el comercio de la región con Asia y que será vital no solamente para el importante movimiento de la industria minera desde y hacia la región, sino

7 El proyecto considera dos túneles de aproximadamente 13,9 km cada uno, de los cuales un 72% de la longitud correspondería al sector argentino, en tanto un 28% corresponde al sector chileno. Se contempla mejorar el acceso vial, bajando su altura aproximadamente de 4800 a 4.000 msnm en la boca del lado argentino y hasta 3.600 msnm en la boca del lado chileno (Ente Binacional Túnel de Agua Negra, 2018).

que significa una obra de infraestructura neurálgica para los países del MERCOSUR dinamizando otras actividades claves como la agroindustria. Las estimaciones del Ente Binacional Túnel de Aguan Negra es que el paso estará concluido en el 2025 aproximadamente y que demanda una inversión de 1.600 millones de dólares.

En Argentina las rutas que componen el corredor son: la Ruta Nacional 14, Ruta Nacional 127, Ruta Nacional 12, Ruta Nacional 168, Ruta Nacional 11, Ruta Nacional 19, Ruta Nacional 20, Ruta Nacional 38 y Ruta Nacional 150. Involucrando sobre todo a las ciudades: Paso de los Libres, Corrientes, Paraná, Santa Fe, San Francisco, Córdoba, Carlos Paz, Chamental y San José de Jáchal.

La ciudad de Santa Fe, emplazada sobre la Hidrovía Paraguay- Paraná, posee el último puerto con capacidad de navegación ultramarina (en proceso de reconversión) y está sobre la línea meridional del eje interoceánico lo que la convierte en una ciudad factible de transformarse en una zona de actividad logística de importancia, redireccionando cargas Norte-Sur y Este-Oeste, complementando al sistema portuario de ROSAFE situado 200km al sur.

El siguiente mapa elaborado por la Fundación Nuestro Mar marca la ruta troncal del corredor:

Figura 1: Corredor Bioceánico Porto Alegre- Santa Fé – Coquimbo



Fuente: Fundación Nuestro Mar, 2006

El Nudo Logístico Santa Fe

La ciudad de Santa Fe está localizada en una posición estratégica para la circulación de bienes en América del Sur. Los actores hegemónicos en el modelo productivo aducen que eso sólo será plenamente aprovechado, en la actual dinámica de circulación, si las condiciones de infraestructura y logística son las adecuadas al comercio internacional vigente y posibilitan la reducción del tiempo de circulación de las mercancías⁸.

La infraestructura real y potencial, junto a su emplazamiento geográfico, colocan a la ciudad en condiciones aptas para transformarse en una zona logística. El puerto está emplazado sobre un nudo convergente en el transporte de cargas desde y hacia las principales zonas de la provincia y de las regiones que conforman su Hinterland y se pretende optimizar su funcionamiento a partir de su re localización a la vera del Paraná en el km 584 (con capacidad de navegación de buques ultramarinos). En lo que respecta al transporte vial, esencial hoy en la conectividad, hacia el Norte, la Ruta Nacional N° 11, lo conecta con la ciudad de Clorinda frente a Asunción en Paraguay, une las provincias de Santa Fe, Chaco y Formosa. Se denomina Carretera Juan de Garay y desde que nace en la Circunvalación de Rosario hasta que termina, en el Puente Internacional San Ignacio de Loyola, en la frontera con Paraguay, recorre 980km de pavimento. Hacia el Noroeste, por la Ruta Nacional N° 34 Santa Fe se vincula con Santiago del Estero y Tucumán.

⁸Al respecto el portal INFOCAMPO, principal medio de difusión de noticias agrícolas en el país advierte: nuevas prácticas agronómicas y los aportes de la biotecnología vegetal han corrido la frontera productiva hacia el norte, a la cuenca del río Paraguay. Y esa zona en expansión, con núcleos urbanos en crecimiento, requiere de materiales de construcción, equipos diversos, combustibles, maquinaria, insumos y productos industriales de distinto tipo, así como bienes comerciales que abastezcan y acompañen ese proceso mediante servicios de navegación aguas arriba.

Entre 1988 y 2010 el crecimiento se estima en el orden del 2.300%. (Este porcentaje está integrado por un 38,5% de granos y derivados; 28,4% minerales; 16,9% combustibles; y 16,2% Cabotaje, linker, cemento, aceites, y cargas generales.)

Santa Fe ha quedado en el centro de esta vía troncal de navegación, y de una red caminera que une los dos océanos, ahora potenciada por la aprobación legislativa del túnel de Agua Negra en la provincia de San Juan, paso que asegurará flujo de cargas hacia y desde Chile durante todo el año. Es más, Santa Fe está en el preciso medio del corredor vial que unirá Porto Alegre, capital del Estado de Río Grande do Sul (Brasil), sobre el Atlántico, y el puerto de Coquimbo, en la cuarta región chilena, a orillas del Pacífico. Además del puerto de Paranaguá sobre el atlántico en Brasil.

Está todo dado para que la estación, extendida a la vera del Paraná, cumpla el papel de puerto multipropósito, modelado durante quince años de trabajo para dar una respuesta productiva y logística a las necesidades de la región, el país y el Mercosur (INFOCAMPO, 18.03.2015).

Al Este es punto terminal de la Ruta Nacional N° 18 que atraviesa Entre Ríos y al Oeste es punto inicial de la Ruta Nacional N° 19 (ruta bioceánica) en proceso de optimización. Al respecto Vialidad Nacional argumenta que:

Estamos trabajando sobre la ruta nacional 19, entre las ciudades de Río Primero y San Francisco, para construir una nueva autopista en Córdoba.

Ya comenzamos los cuatro tramos en los que se divide la obra: San Francisco-Cañada Jeanmarie, Cañada Jeanmarie-Arroyito, Arroyito-Tránsito y Tránsito-Río Primero. En total, transformaremos 225 kilómetros de la actual ruta en un corredor moderno y seguro para los vecinos de las localidades que atraviesa.

La Autopista San Francisco-Córdoba será clave para la región central del país.

Conducirá en menor tiempo y mejores condiciones hacia el Corredor Bioceánico. Entre los beneficios más palpables, estimulará el intercambio comercial entre las provincias y hará más fluida la circulación turística, que aumenta un 50 % en vacaciones invernales y estivales. (2018: 1)

Esta autovía 19, prolongándose con la 20 lleva a Córdoba, San Juan, San Luis, Mendoza y Chile edifica un corredor indispensable para el tránsito en la región⁹ que se potenciará con la construcción del mencionado Túnel de Agua Negra en la cordillera Andina y la optimización de la terminal portuaria de Coquimbo como un puerto multipropósito¹⁰.

La articulación de la hidrovía con el corredor bioceánico y la concreción del paso de Agua Negra posibilita la circulación Norte-Sur y Este-Oeste de los flujos comerciales de una de las regiones más desarrolladas del continente lo que le confiere a estas obras una importancia

⁹ En la actualidad existe un conflicto en desarrollo en la Provincia de Córdoba por la construcción de una Autovía sobre el Valle de Punilla. La Comunidad y organizaciones ambientalistas se oponen al impacto que esta obra generará sobre el ecosistema. La obra es parte de la Cartera de IIRSA y es esencial para agilizar la circulación en el corredor bioceánico descomprimiendo otras rutas, como la 38. En su propia página IIRSA – COSIPLAN indica como su objetivo prioritario: *“Permitir un fluido tránsito comercial desde el centro y norte del país hacia los mercados del Pacífico, Oriente y Asia”*.

¹⁰ Una inversión de 120 millones de dólares realizará la empresa Terminal Puerto Coquimbo para concretar la modernización del puerto. La iniciativa proyecta la construcción y operación de un nuevo muelle multipropósito, lo que permitirá contar con 2 nuevos sitios de atraque.

El nuevo muelle se interna hacia el mar y permitirá aumentar el calado de los 9,5 actuales a 15 metros. Así el puerto podrá recibir buques contenedores durante todas las semanas. El proyecto se encuentra en proceso de evaluación ambiental y se espera iniciar las obras en los primeros meses de 2019 y que junto con la construcción del nuevo muelle, será necesario contar con sectores como puertos secos o depósitos de contenedores.

geopolítica significativa. El corredor bioceánico es una arteria fundamental para la estrategia comercial de Sudamérica especialmente para el sur de Brasil, Paraguay, Bolivia, la zona productiva más activa de Argentina y el norte de Chile. Para el desarrollo del corredor, hay dos grupos de obras de fundamental relevancia: las que optimizan la circulación vial, como el puente que unirá Santa Fe con Paraná (mejorando la conectividad actual por el túnel subfluvial) y todo el complejo de readaptación logística – multimodal de la zona incluyendo la reconversión portuaria, obras que resuelven un estrangulamiento en la circulación; y las obras sobre la cordillera Andina, que permiten superar el obstáculo geográfico más grande para la conexión bioceánica. Estas obras reducirán los tiempos de circulación y por ende los costos de transporte hacia los mercados más dinámicos como el asiático.

Infraestructura, extractivismo y extranjerización.

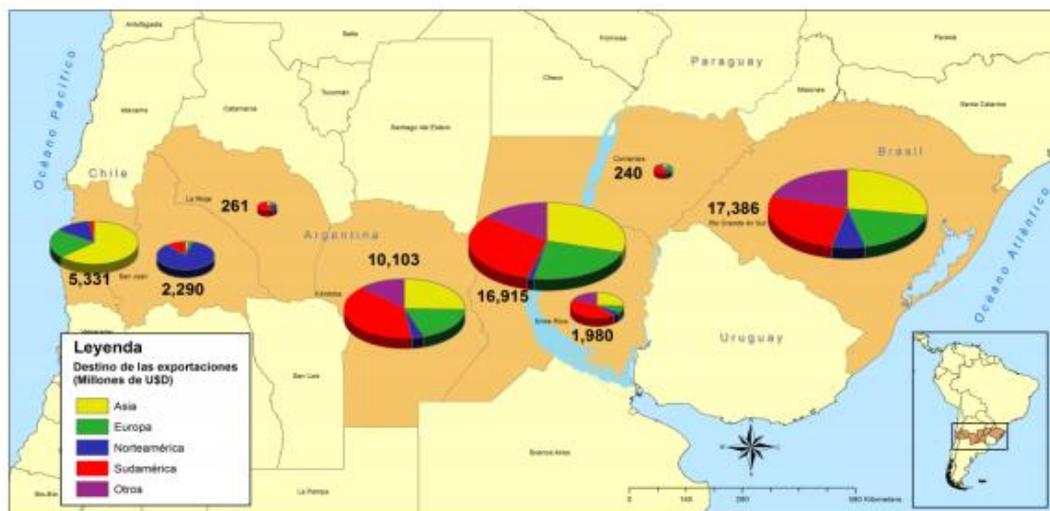
Diferentes estudios de instituciones como la CEPAL (2014) o el BID (2015) muestran una correspondencia directa entre infraestructura y productividad, esta última asociada directamente con las actividades más dinámicas de los modelos de inserción de las economías regionales en el mercado internacional. En este sentido, la readaptación de la infraestructura y la logística regional desde comienzos del siglo XXI, en el marco de IIRSA, se vincula fundamentalmente con la expansión de la demanda internacional de commodities y consecuentemente con un nuevo ciclo extractivo que se ha caracterizado como neo-extractivismo.

El neo-extractivismo es una renovada forma de dependencia y subordinación de las economías de la región que a través de un complejo entramado de redes ponen a disposición de los principales centros de producción internacional los recursos considerados estratégicos para los actuales patrones productivos.

Minería y agronegocio son las actividades centrales en la zona de influencia del corredor bioceánico Porto Alegre-Santa Fe-Coquimbo y la infraestructura planificada y en construcción se desarrolla en dependencia directa a las demandas del mercado internacional que encontró en la década pasada su apogeo en volúmenes, precios e inversiones. En el

siguiente gráfico elaborado por varias instituciones que componen el corredor¹¹, se demuestra el peso de las exportaciones al mercado asiático, incluidas las de las regiones involucradas de Brasil y Chile en el año 2012. Pero también es factible ver un peso equivalente de Latinoamérica en las exportaciones provinciales. Esto evidencia que en la construcción de ejes de circulación se ponderan las demandas del mercado internacional subordinando el comercio regional y la integración de las diferentes economías del sub-continente.

Figura 2: Valor de las exportaciones de la región es que componen el corredor para el año 2012.



Fuente: Escuela de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica del Norte, Chile, 2014.

En el núcleo de la expansión del agronegocio en la región, la zona donde el Corredor Bioceánico Central se articula con la Hidrovía Paraguay-Paraná, conforman un mercado

¹¹ Mapa elaborado por la Escuela de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica del Norte con el apoyo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Católica de Cuyo, en el marco de un proyecto financiado por el Gobierno Regional de la Región de Coquimbo, con aportes complementarios de la empresa Terminal Puerto de Coquimbo S.A. (TPC-Ultramar) y el Ministerio de Producción y Desarrollo Económico del Gobierno de San Juan.

oligopólico las empresas transnacionales más importantes del rubro: Cargill, productor agropecuario, semillero y productor agroquímico, cuya casa matriz está en EEUU; y, en el mismo rubro, Bunge Argentina (EEUU) y Nidera (Holanda). Se destacan entre las que se dedican exclusivamente a la producción agropecuaria el Grupo Louis Dreyfus y ADM Argentina, de Francia y EEUU respectivamente. Entre las empresas agroquímicas y semilleras, Monsanto (EEUU) recientemente adquirida por Bayer (Alemania) y Syngenta (Suiza) son las más importantes, y de las empresas comercializadoras se destacan Toepfer (Alemania) y Dow Agrosiences (Hong Kong). (Pérez, 2007).

Es importante destacar también, en la zona de mayor actividad agroindustrial de la Argentina sobre el área comprendida por la Hidrovía Paraguay – Paraná, el peso de la corporación de capitales santafesinos Vicentín, una de las empresas moliendas semilleras más importantes del país, que representa alrededor del 14% de la capacidad de molienda de soja de Argentina, con aproximadamente 9 millones de toneladas anuales (INFOCAMPO, 2015). La Fundación del Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, en uno de los informes más actualizados que se dispone sobre el tránsito comercial en la Hidrovía Paraguay – Paraná explicita que:

A través de la Hidrovía y su infraestructura se encamina, principalmente, la comercialización internacional de la producción de granos y derivados agroindustriales de la Argentina, Paraguay, Bolivia y parte de la producción del Estado de Mato Grosso (Br). Esta región extendida tiene un área sembrada de más de 32 millones de hectáreas, con una producción de soja de unos 96 millones de toneladas en la campaña 2015/16 equivalentes a la producción total de Brasil que es el segundo productor de soja del mundo.

A su vez se ha generado, además de la producción primaria, la diversificación de actividades de agregación de valor, como plantas industriales, instalaciones logísticas, puertos y terminales especializadas, lo que ha cambiado el perfil productivo de la región.

Este proceso ha permitido, por ejemplo, la exportación de harinas (23,4 millones de toneladas) y aceites vegetales (5 millones de toneladas) en volúmenes muy significativos, que colocan a la Argentina como uno de los principales proveedores de estos productos en el mundo (Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, 2018: 56).

Este proceso de concentración y extranjerización es observable también, como se planteó con anterioridad, en el caso de la minería en la región. Todas las grandes empresas mineras transnacionales están presentes en el continente abasteciendo de minerales esenciales a los

grandes centros de producción internacional. Machado Aráoz aporta precisión al respecto y pone el acento sobre el consumo desigual de esos minerales:

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

El capital minero internacional opera con un gran apoyo de los gobiernos que han otorgado, a partir de las modificaciones legales y la desregulación¹², formidables concesiones a las principales empresas volviendo a la región epicentro de la inversión minera en las últimas décadas. En el año de máxima Inversión Extranjera Directa (en adelante IED) en la región, del período 2001 – 2011, la CEPAL muestra que el 57% de la inversión extranjera en Suramérica, exceptuando a Brasil, se localizó en el sector de los recursos naturales, el 36% en servicios y sólo 7 en manufacturas. Esto demuestra que la IED es una de las causantes primordiales de la reprimarización del continente en el periodo. Los capitales extranjeros no se localizan en actividades con alta tecnología en la región sino en la extracción de insumos para la producción en los centros industriales. (Álvarez, 2018)

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

¹² Chile y Argentina firmaron en 1997, bajo los gobiernos de Frei Ruiz Tagle y Carlos Menem, el llamado Tratado Binacional Minero entregando más de 4500km de frontera común a las mineras extranjeras, un 6% de territorio argentino y 25% de territorio chileno (OCMAL, 2011). Dicho tratado tiene vigencia territorial sobre el área binacional que atraviesa el Corredor Biocénico Central facilitando el accionar de las transnacionales mineras. Dada la regulación que el tratado establece se desdibuja la soberanía nacional sobre este territorio.

recursos naturales” (2011: 17)

La salida por el Atlántico y por el Pacífico de estos recursos estratégicos de manera fluida y sin obstáculos es una pretensión que las grandes empresas vienen motorizando sobre todo desde el aumento de la demanda internacional y las superganancias del agronegocio y el auge minero. El corredor bioceánico es central en este sentido porque no solo atraviesa estas zonas productivas antes descritas sino que aún existe potencial de expansión de las fronteras extractivas. Raúl Hermida, en un estudio publicado en la revista de la Bolsa de Comercio de Rosario, afirma la importancia del corredor para el desarrollo nacional y regional. El corredor bioceánico central tiene en el área de la cordillera y sus territorios adyacentes un gran potencial minero y frutihortícola que no está siendo aprovechado en forma integral por Argentina según el autor. Ocurre lo mismo en la región de influencia de la intersección entre el corredor y la Hidrovía Paraguay-Paraná donde el valor agregado sobre la producción agrícola tiene espacio para crecer y diversificarse. En ambos casos, las deficiencias en la infraestructura constituyen una restricción importante para Hermida que los actuales proyectos deberían suplir:

Al referirnos a la Hidrovía Paraguay-Paraná, se considera un área donde se emplaza una de las tierras agropecuarias más fértiles del mundo (Pampa Húmeda), se asienta la segunda cuenca hidrográfica más extensa y caudalosa de Sudamérica (Cuenca del Plata), una de las principales reservas de agua dulce del planeta (Acuífero Guaraní) y el mayor humedal del mundo (El Pantanal). Además, en su radio de influencia se ubica, entre otros recursos, una importante reserva mundial de mineral de hierro (El Mutún). Para que sea conveniente despachar la oferta exportable por los puertos del Pacífico, los productos deben tener un alto valor por unidad de volumen y ser posible su transporte por ferrocarril a fin de reducir la incidencia del flete sobre su costo de comercialización. El corredor bioceánico central une los dos ejes mencionados con anterioridad y facilita, a través de su infraestructura, la salida de la producción por los puertos del Atlántico y el Pacífico. (2017: 13)

El Corredor Bioceánico atraviesa provincias centrales en la expansión del agronegocio en la Argentina como Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba; y provincias con una fuerte tradición minera como San Juan o La Rioja. Según estudios del Ente Binacional del Tunel de Agua Negra se

proyecta que por el paso cordillerano crucen diariamente 2.200 vehículos, cuyo flujo en un 70% será transporte de carga (1500 camiones). Se aspira a geográficar un nuevo mapa para el comercio intraregional e internacional eliminando cuellos de botella a la circulación y rediseñando las regiones en función de esas dinámicas.

Conclusiones

El territorio suramericano es cada vez más una construcción intencional condicionada por la dinámica de los flujos globales, donde determinadas regiones son consideradas prioritarias en las aspiraciones de fluidez del capital hegemonizado por grandes actores transnacionales. Las grandes corporaciones eligen en el espacio geográfico los puntos de su interés y a partir de ahí pasan a exigir infraestructuras locales y regionales adecuadas. Además exigen adaptaciones políticas mediante la flexibilización de normas, aportes fiscales y financieros. Es a partir de estos imperativos que los lugares pasan a competir entre sí por atraer inversiones obedeciendo a los imperativos de la competitividad (Cataia, 2017). Los corredores de infraestructura son motorizados también por estos intereses sectoriales que hacen de grandes franjas multinacionales su escenario de operaciones de extracción, producción y circulación.

Es la escala global entonces, la dinámica en la circulación de los flujos que en ella se genera, un condicionante fundamental en el emplazamiento de soportes técnicos que posibilitan a las acciones globales, transnacionalizadas, operar en los territorios locales. La IIRSA, en este sentido, es condición de posibilidad para el desarrollo de modelos extractivos en los países de la región construyendo corredores que permiten ampliar la escala de extracción y garantizar la circulación hasta los puertos de exportación.

La iniciativa promueve una interconexión eficiente, en términos de circulación, de la producción de la región en el espacio regional y en los mercados globales, lo que es observable en la edificación del Corredor Bioceánico Central, reforzando la idea de complementariedad de la economía internacional y las ventajas comparativas estáticas de los países en la división internacional del trabajo, consolidando un desarrollo geográfico desigual en dos dimensiones. Por un lado al interior de la región, ya que priorizan las áreas más densamente dotadas de recursos estratégicos y los espacios más eficientes para la circulación.

Por otro lado, de la región con la economía mundo, donde el criterio que prima es el de la construcción de macrosistemas de transporte y logística que refuerzan los flujos actuales y

potenciales de circulación, con base en las demandas existentes del comercio internacional. Todo esto consolida la heterogeneidad estructural de la región en desmedro del desarrollo de los territorios no valorados en términos productivos para el capital.

Finalmente resulta oportuno explicitar la existencia de visiones en disputa sobre las características y objetivos centrales de estas obras de infraestructura dado que la materialización de corredores bioceánicos, en una visión de desarrollo regional e integración, podría promover la interconexión de las áreas interiores, construyendo verdaderos corredores de integración, apelando a las complementariedades regionales y la cooperación. Sin embargo, están concebidos de forma dependiente a las lógicas y las dinámicas del mercado internacional. Estos corredores fueron pergeñados de forma subordinada a la idea de una integración de la región “hacia afuera” bajo la premisa del regionalismo abierto.

Bibliografía

ÁLVAREZ Álvaro, (2018); *La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Estudio del eje Hidrovía Paraguay-Paraná a partir del proyecto de reconversión del puerto de Santa Fe*, Tesis Doctoral, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata.

ANSCHUTZ Gustavo, (2015); “*El desarrollo portuario, logístico y del transporte de cargas en el Siglo XXI*” documento digital disponible en: <http://www.marcotradenews.com/noticias/el-desarrollo-portuario-logistico-y-del-transporte-de-cargas-en-el-siglo-xxi-parte-ii-36594> Acceso 8 de agosto de 2018.

ARCEO Enrique, (2011); *El largo camino a la crisis: centro, periferia y transformaciones en la economía mundial*, Editorial Cara o Ceca, Buenos Aires.

BARREDA, Andrés, (2005); “Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales”, México, documento digital disponible en: <http://www.revistapueblos.org/old/spip.php?article311> Acceso 20 de septiembre de 2017.

BASUALDO, Eduardo, (2006); “La reestructuración de la economía argentina durante las últimas décadas de la sustitución de importaciones a la valorización financiera”. En Basualdo, Eduardo y Arceo, Enrique, *Neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias nacionales*. CLACSO, Buenos Aires.

BID, (2015); “Infraestructura logística y conectividad: uniendo las Américas”, documento digital disponible en: https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7108/Infraestructura_Logistica_y_Conectividad.pdf?sequence=1 Acceso: 20 de septiembre de 2017.

CATAIA Marcio, (2017); “Uso del territorio y del lugar: poder de ordenamiento y contra-racionalidad” en Alice Beuf comp. *Ordenar los territorios. Perspectivas críticas desde América Latina*. Universidad Nacional de Colombia

CEPAL, (2014); “La brecha de infraestructura económica y las inversiones en América Latina” Edición N° 332 – N°4. Documento digital disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37286/Bolet%C3%ADn%20FAL%20332_es.pdf Acceso 20 de septiembre de 2017

CEPAL, (2012); “La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe INFORME 2012” documento digital disponible en: <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/1151> Acceso 20 de octubre de 2017

CEPAL, (2012); “Raúl Prebisch y los desafíos del Siglo XXI. La heterogeneidad estructural” documento digital disponible en: <https://biblioguias.cepal.org/portaprebisch/SXXI/heterogeneidadestructural> Acceso 20 de marzo de 2019

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES, (2014); “Sistematización de estudios vinculados a la Hidrovía Paraná – Paraguay – Uruguay”, documento digital disponible en: <http://www.ciccba.com.ar/wp-content/uploads/2015/10/Hidrov%C3%ADa-Paran%C3%A1-Paraguay-Uruguay.pdf> Acceso 8 de Agosto de 2019.

ESCUELA DE CIENCIAS EMPRESARIALES DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL NORTE, (2016); “Estudio de complementariedad económica entorno al Corredor Bioceánico Central, Porto Alegre - Coquimbo” Gobierno Regional de la Región de Coquimbo. Chile.

FERNANDES, Bernardo M, (2005); “Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: Contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais” OSAL 16, CLACSO, Buenos Aires.

FERRER Aldo, (2006); “Globalización, desarrollo y densidad nacional: un abordaje a la experiencia de América Latina”, en Ansaldi, Waldo (dir.), *La democracia en América Latina: un barco a la deriva*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.

FUNDACIÓN INSTITUTO DE DESARROLLO REGIONAL DE ROSARIO, (2018); *Presente y futuro del transporte en la Hidrovía Paraguay-Paraná*, Programa de Infraestructura Regional para la Integración. UNR, Rosario.

FUNDACIÓN NUESTRO MAR, (2006); “El corredor Bioceánico Central” documento digital disponible en: <http://www.nuestromar.org/fundacion> Acceso 29 de marzo de 2019

HERMIDA Raúl, (2017); “El tune de Agua Negra y el Corredor Bioceánico Central” documento digital disponible en: <http://www.bcr.com.ar/Secretaria%20de%20Cultura/Revista%20Institucional/2017/Enero/3%20El%20t%C3%BAnel%20de%20Agua%20Negra%20y%20el%20Corredor%20Bioce%C3%A1nico%20Central.pdf> Acceso 2 de febrero de 2018.

IIRSA – COSIPLAN, (2017); “Cartera de Proyectos 2017” documento digital disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_DIGITAL.pdf Acceso 8 de marzo de 2019

2018

INFOCAMPO, (18/3/2015); “El proyecto de reconvertir el puerto de Santa Fe sigue vivo” Documento digital disponible en: <http://www.infocampo.com.ar/el-proyecto-de-reconvertir-el-puerto-de-santa-fe-sigue-vivo/> Acceso 14 de septiembre de 2018.

INFOCAMPO, (23/10/2015); “El Banco Mundial otorgó un crédito por u\$s 135 millones a Vicentín” Documento digital disponible en: <https://www.infocampo.com.ar/el-banco-mundial-otorgo-un-credito-por-u-s-135-millones-a-vicentin/> Acceso 28 de marzo de 2019

MACHADO ARÁOZ Horacio (2014); *Territorios y cuerpos en disputa: extractivismo minero y ecología política de las emociones*, Revista sociológica de pensamiento crítico. Vol. 8. Buenos Aires.

MANZANAL Mabel, (2014); “Desarrollo. Una perspectiva crítica desde el análisis del poder y del territorio”, Realidad Económica 283, IADE, Buenos Aires.

OCMAL (2011); “*Tratado Minero entre Chile y Argentina*” documento digital disponible en: <https://www.ocmal.org/tratado-minero-entre-chile-y-argentina/> Acceso 13 de abril de 2018

PANORAMA MINERO, (2006); “Argentina – Chile: La posibilidad concreta de abrir el paso de Agua Negra en octubre” Semanal 275. Documento digital disponible en: <http://www.panoramaminero.com.ar/Semanal275.htm> Acceso 29 de marzo de 2019

PORTO GONÇALVES Carlos Walter, (2003); “A geograficidade do social; uma contribuição para o debate metodológico sobre estudios de conflito e movimentos sociais na América Latina” en José Seoane (comp.) “*Movimientos Sociales y Conflicto en América Latina*” CLACSO, Buenos Aires.

SÁNCHEZ Ricardo, GÓMEZ PAZ María Alejandra, (2017); “Efectos económicos de cambios en las redes de infraestructura logística. Dos estudios de casos en Argentina” en Boletín FAL Edición No 356, número 4, CEPAL. Documento digital disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42174/1/S1700830_es.pdf Acceso 16 de julio de 2018

SÁNCHEZ, R., SÁNCHEZ, S. Y SAADE, M., (2017); *La relación entre la infraestructura y el desarrollo*, CEPAL, ONU.

SANTOS Milton, (2000); *La Naturaleza del Espacio*, Editorial Ariel, Barcelona.

SANTOS Milton, (1997) *Técnica espaço tempo – Globalização e meio técnico científico-informacional*, Hucitec, São Paulo.

SANTOS Milton, (1996) *De la totalidad al lugar*, Oikos-Tau. Barcelona.

SANTOS Milton, (1996) *Metamorfosis del espacio habitado*. Oikos-Tau. Barcelona.

SANTOS Milton, (1993) “Los espacios de la globalización” en Anales de Geografía de la Universidad Complutense, Ed. Comp., Madrid. Documento digital disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/viewFile/AGUC9393110069A/31671> Acceso 22 de marzo de 2017

SGUT Martín, (2001); *Políticas y acciones necesarias en el subsector de transporte por agua y puertos*, CEPAL, Buenos Aires.

SILVEIRA María Laura, (2011); “Territorio y ciudadanía: reflexiones en tiempo de globalización” UNIPLURI/VERSIDAD Vol. 11 N°3 Medellín

VIALIDAD NACIONAL, (2018); “RN 19: Construcción de Autopista San Francisco-Córdoba” documento digital disponible en: <http://www.vialidad.gov.ar/content/rn-19-construccion-de-autopista-san-francisco-cordoba> Acceso 4 de septiembre de 2018.