

La IIRSA y la reorganización territorial del sub-continente.

Un estudio a partir de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Álvarez Álvaro¹

Introducción

Todo modelo económico necesita para su desarrollo un proyecto de infraestructura. La integración económica de Suramérica al mercado internacional, promovida por la actual dinámica del comercio global, difícilmente logre los efectos esperados sin la readecuación de la infraestructura regional a los actuales patrones de circulación e intercambio. El modelo agroexportador desde mediados de siglo XIX y principios del XX desarrollo un tendido ferroviario y una infraestructura portuaria acordes a los requerimientos del comercio internacional; el intento industrializador de mediados del siglo XX potenció una infraestructura acorde al desarrollo de la industria nacional y el crecimiento del mercado interno. La recomposición de la economía capitalista con posterioridad a las crisis de fines del siglo XX y comienzos del XXI también puso en marcha su proyecto de integración física que se ha dado en llamar desde el año 2000 Iniciativa para la Integración e Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

Estos proyectos de integración física, las mega – obras contempladas en los diseños geo.-estratégicos, significan un gran impacto sobre los territorios de la región que se expresa sobre todo en términos sociales y ambientales. Bernardo Mancano Fernandes define al territorio como “el espacio apropiado por una determinada relación social que él produce y él mantiene a partir de una forma de poder. En la medida que el territorio posee límites, fronteras, es al mismo tiempo una convención y una confrontación, un espacio de conflictualidades” (Fernandes, 2005, pp.276) El territorio se construye entonces a partir de relaciones sociales, de dinámicas conflictivas de territorialización y desterritorialización, y América Latina desde inicios del nuevo siglo se encuentra inmersa en un profundo proceso de reorganización territorial donde los conflictos ambientales² visibilizan un escenario de disputa.

¹ UNICEN – FCH – CIG – IGEHCS. Contacto: alvaroa22@yahoo.com.ar

² Para Ascelrad el conflicto se desarrolla entre grupos con distintas formas de apropiación sobre el territorio, que entran en disputa cuando una de esas formas de apropiación, uso y significación de uno de los grupos impide el ejercicio de las prácticas de otro grupo.

“Sao aqueles envolvendo grupos sociais com modos diferenciados de apropiação, uso e significação do território, tendo origem quando pelo menos um dos grupos tem a continuidade das formas sociais de apropiação do meio que desenvolvem ameaçada por impactos indesejáveis (transmitidos pelo solo, água, ar o sistemas vivos) decurrentes do exercício das practicas de outros grupos” (Ascelrad, 2004, pp.26)

El siguiente trabajo tiene como principal objetivo el análisis de las lógicas e impactos territoriales de las obras contempladas en la IIRSA a partir del estudio del eje Hidrovía Paraná- Paraguay. La readaptación del corredor a los actuales requerimientos de transporte multimodal es uno de los propósitos centrales de las obras en marcha promovidas por sectores vinculados directamente a la expansión del agronegocio. Se hará hincapié finalmente en los nuevos proyectos de infraestructura para el norte argentino canalizados en el denominado Plan Belgrano.

El trabajo estará dividido en cuatro apartados:

- 1- La Infraestructura y el reordenamiento territorial suramericano.
- 2- La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana.
- 3- La Hidrovía Paraguay-Paraná.
- 4- El Plan Belgrano.

La Infraestructura y el reordenamiento territorial:

El territorio latinoamericano se reconfigura a partir de procesos que nacen de la turbulencia de los flujos globales y responde cada vez más a sus dinámicas. Es un sistema de objetos cada vez más artificiales, como postulaba Milton Santos (1996) a mediados de los años 90. El territorio está poblado por sistemas de acciones imbuidos de artificiosidades y cada vez más tendiente a fines extraños al lugar y a sus habitantes.

“El territorio es formado por un conjunto indisociable, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acción, no considerados aisladamente, sino como el marco unificado en el cual se desarrolla la historia. (...) El espacio es hoy un sistema de objetos cada vez más artificiales, poblado por sistemas de acción igualmente imbuidos de artificialidad, y cada vez más tendientes a fines extraños al lugar y a sus habitantes. Los objetos no tienen realidad filosófica, esto es, no nos permiten el conocimiento, si los vemos separados de los sistemas de acción. Los sistemas de acción tampoco se dan sin los sistemas de objetos.

Sistemas de objetos y sistemas de acciones interactúan. De un lado, los sistemas de objetos condicionan la forma como se dan las acciones y, de otro lado, los sistemas de acción llevan a la creación de objetos nuevos o se realizan sobre objetos preexistentes. Es así que el espacio encuentra su dinámica y se transforma" (Santos, 1996:51-52).

Las acciones son cada vez más extrañas a los fines propios del hombre y del lugar. De allí la necesidad de hacer una diferenciación entre la escala de realización de las acciones y la escala de su comando. En la actualidad muchas de las acciones que se ejercen en un lugar son el producto de necesidades ajenas, de funciones cuya realización es distante y de las cuales apenas se conoce su localización (Santos M., 1996).

Santos denominó “alienación local” a ese distanciamiento entre las necesidades reales y las acciones concretas, a esa esquizofrenia en el proceso de creación de eventos que pondera las necesidades de reproducción de las grandes empresas en detrimento de las comunidades. En este sentido, las mega obras de infraestructura desarrolladas en los proyectos de integración física profundizan este diagnóstico en la actualidad.

La literatura sobre integración en infraestructura ha estado subordinada a los estudios sobre integración económica, sin embargo difícilmente se tenga éxito con los efectos esperados de una unión económica sin las arterias de interconexión que viabilicen el intercambio.

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

Barreda A. (2005) remarca la importancia de estos corredores para el funcionamiento orgánico del capitalismo:

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

El extractivismo es una de las renovadas formas de dependencia y dominación que posibilita la articulación de los recursos naturales de América Latina con los centros de producción global a través de un complejo entramado de redes. Así definido, el extractivismo no contempla solamente actividades típicamente de extracción como la minería y el petróleo, sino también otras, como los agronegocios o los biocombustibles, que abonan una lógica extractiva a través de la consolidación de un modelo monoprodutor, que destruye la biodiversidad, conlleva la concentración de tierras y la reconfiguración de vastos territorios, además de generar múltiples efectos negativos sobre la salud humana. (Svampa M, 2011; Acosta A, 2012; Seoane J, 2013).

David Harvey (2005) denominó a esta lógica capitalista depredadora como de acumulación por desposesión. Para autor el capitalismo experimenta problemas crónicos de sobre-acumulación. Los excedentes de capital son absorbidos por el desplazamiento temporal a través de las inversiones de capital en proyectos de largo plazo (negocio inmobiliario u obras de infraestructura, por ejemplo); y

desplazamientos espaciales, a través de la apertura de nuevos mercados, nuevas capacidades productivas y nuevas posibilidades de recursos y de trabajo en formaciones sociales preexistentes. La producción del espacio, la organización de nuevas dimensiones territoriales de trabajo, la apertura de nuevos y más baratos complejos de recursos, de nuevos espacios dinámicos de acumulación de capital brindan diversos modos de absorber los excedentes.

La acumulación por desposesión para Harvey es omnipresente, sin importar las etapas históricas, y se acelera cuando ocurren crisis de sobre-acumulación. Hoy el motor de esta acumulación lo constituyen las empresas transnacionales, que operan en los diferentes puntos del planeta, y las arterias de ese despojo son los diferentes corredores que atraviesan el territorio posibilitando el metabolismo del capital.

La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana:

La Integración física es uno de los rasgos más importantes en el intento de conformar un área común suramericana. Esta idea fue puesta en discusión por primera vez en el marco de la cumbre de Brasilia, en la Primera Reunión de Presidentes de América del Sur, realizada entre el 31 de agosto y el 1 de septiembre de 2000. La promoción de un proyecto común que integre a los doce países de América del Sur como un mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales fue propuesta por Brasil con el objetivo concreto de *“construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones”* y fue designada con el nombre de IIRSA.

En el año 2009 la IIRSA se incorpora al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión Suramericana de Naciones (UNASUR) con una ampliación muy significativa de la cartera de proyectos y de los montos de inversión: de 335 proyectos en 2004 con 37.425 millones de dólares de inversión a 593 proyectos con 182.435 millones de dólares en 2016. La cartera de proyectos se amplió casi un 75% y aumentó más de cuatro veces la inversión total estimada. Más de 70% del financiamiento de las obras es público (casi el 90% de los proyectos en marcha o ejecutados pertenecen al área de transporte).

Suramérica es pensada y reconfigurada en 10 franjas multinacionales denominadas “ejes de integración y desarrollo” atendiendo a la dinámica de los flujos comerciales actuales y potenciales. El propósito es suprimir todo obstáculo que dificulte la libre circulación de las mercaderías, de las informaciones y del dinero a partir de las acciones técnicas y normativas que refuerzan el proceso de transnacionalización del territorio. Las grandes obras de infraestructura, con un alto impacto en la morfología del espacio, son fundamentales en estos procesos.

“Los circuitos espaciales de producción —en particular, los círculos de cooperación en el

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

Estos diez “ejes de integración y desarrollo” no pueden ser considerados como infraestructuras neutras sino que traen aparejadas intencionalidades y constituyen factores imprescindibles en la reproducción y expansión espacial del capitalismo sobre el continente. Suramérica ha sido reconfigurada en los proyectos contemplados en la IIRSA en función de los flujos comerciales actuales y potenciales, es decir, a partir de una mirada geo-económica del continente y sobre todo atendiendo a su inserción en la economía internacional. El espacio suramericano fue organizado en torno a franjas multinacionales buscando construir el soporte de infraestructura adecuado a las necesidades productivas de cada región.

Se busca sobre todo edificar corredores interoceánicos que atravesasen el continente de Este a Oeste, y corredores verticales articuladores Norte - Sur. Es decir, redes de infraestructura y vías de comunicación acordes a los requerimientos del transporte multimodal sustentado en las necesidades del gran capital transnacional de mover los recursos con el menor impedimento posible. Esto es conocido como la “revolución de los contenedores”, proceso tecnológico que permite a una misma carga ser transportada por distintos medios hasta llegar a destino abaratando costos y reduciendo tiempos. Como plantea Andrés Barreda (2005):

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

Y estas redes han llevado a dos hechos fundamentales: uno, como el mundo está integrando

todas las redes como si fuera un organismo vivo (donde se entretujan 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” (Barreda, 2005: 8).

La iniciativa tiene en desarrollo 10 ejes de infraestructura con distintos niveles de avance: 1 – Eje Andino, 2- Eje Andino del Sur, 3- Eje de Capricornio, 4- Eje Hidrovía Paraguay-Paraná, 5- Eje del Amazonas, 6- Eje del Escudo Guayanés, 7- Eje del Sur, 8- Eje Interoceánico Central, 9- Eje del Mercosur-Chile, 10- Eje Perú-Brasil-Bolivia.

Se desarrollará en este trabajo como caso de estudio el proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

La Hidrovía Paraguay- Paraná:

Desde 1941 hay interés en la región por facilitar la navegación de buques con calados importantes en los ríos interiores, mediante el dragado de los pasos fluviales.

En el año 1969 se procede a la firma del Tratado de la Cuenca del Plata. Este instrumento propicia entre los Estados Partes el desarrollo armónico de la región y la integración física de la Cuenca y sus áreas de influencia, mediante el perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones, entre otros puntos. El Artículo I del Tratado postula: “Las Partes Contratantes convienen en mancomunar esfuerzos con el objeto de promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata y de sus áreas de influencia directa y ponderable.”

En ese marco los cancilleres de los países partes del acuerdo declararon en 1987 como de vital interés el desarrollo del sistema fluvial de los ríos Paraná y Paraguay y en septiembre de 1989 se decide la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) iniciando dicho órgano sus actividades en 1990. El CIH es el órgano encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados Partes respecto del Programa de la HPP, así como gestionar y negociar previa conformidad de las autoridades nacionales, los acuerdos de cooperación técnica para el desarrollo del sistema fluvial involucrado, constituyéndose asimismo en foro de entendimiento para los asuntos relacionados con el proyecto. A su vez el CIH es el órgano político del Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP, suscrito en el Valle de las Leñas en 1992, el cual ha entrado en vigor en febrero de 1995. (Bono, Laura M. 2014)

En el Tratado de Las Leñas, claramente influido por las corrientes neoliberales predominantes en los países de la región establece que los Estados partes están “Persuadidos que la Hidrovía Paraguay-Paraná (...) constituye un factor de suma importancia para la integración física y

económica de los Países de la Cuenca del Plata (...); crea una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma adecuada, eficaz y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños [y por lo tanto se encuentran] decididos a crear las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes y la libre navegación.”

(Bono, Laura M. 2014)

En los años siguientes a su fundación, el CIH diseñó un amplio plan de transformaciones financiado a través de instituciones internacionales, plan que fue refrendado por el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná, suscrito en Mendoza el 26 de junio de 1992 entre los cinco países involucrados. El plan original no se concretó pero el proyecto, sin embargo, lejos de haber sido abandonado, sigue vigente bajo la forma de obras nacionales. Es defendido como un emprendimiento fundamental por la Iniciativa para Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Las voces críticas señalan que la participación democrática en estos planes es prácticamente inexistente, así como la transparencia y los análisis de consecuencias sociales y ambientales (Da Cruz, José, 2007).

La Hidrovía Paraná-Paraguay, es uno de los ejes más significativos en relación a la producción agroindustrial de la región ya que integra países donde la exportación agropecuaria es imprescindible en la atracción de divisas: Brasil, Paraguay, Bolivia, Argentina y Uruguay.

La articulación de la Hidrovía con los corredores este-oeste es de importancia para los países mediterráneos que la integran³, acelerando la circulación de mercancías, así como también el acceso a la exportación vía Océano Pacífico para Brasil, Uruguay y Argentina.

“El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná es de gran significación tanto para Bolivia y Paraguay, dada su condición de países mediterráneos, como para los otros tres países implicados en su desarrollo: Argentina, Brasil y Uruguay. Una parte significativa del potencial de este EID norte-sur reside en su articulación con las conexiones viales de los EID transversales este-oeste: MERCOSUR-Chile, Interoceánico Central y de Capricornio” (IIRSA, 2010: 19)

La Hidrovía Paraguay – Paraná es la arteria de salida de la producción agroindustrial, en nuestro país sobre todo desde los puertos ubicados en la provincia de Santa Fe. Este sistema hídrico, es uno de los más grandes sistemas navegables del planeta, comienza en el extremo norte, Puerto de Cáceres (Brasil), sobre el río Paraguay y está conformado por los ríos Paraguay, Paraná y Río de la

³ “En Paraguay, el 85% de las exportaciones se realizan a través de la Hidrovía, de las cuales el 90% es soja en grano y derivados. Los puertos que se van construyendo, con financiamientos en su mayoría privados, son multimodales e incluyen silos así como maquinaria de transportación de granos, y generalmente están vinculados a otro proyecto de construcción de carreteras” (Zevaco y Kretschmer, 2011, pág 168)

Plata con una extensión de 3.442 km desde su comienzo en el mencionado puerto de Brasil hasta el puerto de Nueva Palmira (Uruguay)

Se trata de la mayor arteria de comunicación fluvial y de transporte para los países que la comparten. Muñoz Mena (2010) aporta precisión sobre el tráfico de la Hidrovía:

“A la fecha, el Programa Hidrovía Paraguay Paraná ha logrado un desarrollo sin precedentes en estos ríos. Entre 1988 y 2010 el transporte de mercaderías se multiplicó, pasando de 700 mil a casi 17,4 millones de toneladas al año. En cuanto al volumen transportado, la soja y sus derivados son los productos más importantes, seguidos por el hierro y los combustibles. El tráfico de bajada supera cuatro veces al de subida, y el 80 % de este último corresponde a los combustibles. Sin embargo, el tonelaje que circula es todavía notoriamente inferior al tonelaje potencial. Por este motivo, los países de la Hidrovía siguen impulsando el avance del Programa con la intención de desarrollar un sistema competitivo. Esto implica la coordinación de acciones para el aprovechamiento de los recursos compartidos por los países, tales como la armonización de legislaciones, la desregulación de varias trabas, y la realización de diversas mejoras de calado, seguridad en la navegación y equipamientos” (Muñoz Mena, J.C., 2010: 30)

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

La zona portuaria de Santa Fe es de gran importancia para el desarrollo de la Hidrovía, está ubicada a mitad de trayecto entre el extremo norte y sur del Río Paraná y es allí donde la Hidrovía se articula con el Corredor Bioceánico Central (interoceánico) que conecta Brasil con el Pacífico. Esta posición geoestratégica convierte a la zona en un punto logístico de carga, descarga, acopio y transporte de bienes en dirección Norte-Sur y Este-Oeste. La Hidrovía es un corredor esencial para los planes de reordenamiento territorial de suramerica, es un eje articulador de otros ejes, sobre todo del Corredor Bioceánico que permite trasladar la producción de Brasil para su exportación por el Océano Pacífico rumbo sobre todo al mercado asiático.

“El Corredor Bioceánico Central Porto Alegre - Coquimbo es un proyecto de integración física que comunicará los océanos Atlántico y Pacífico, cuyos extremos pasan por las ciudades de Porto Alegre (Brasil) y Coquimbo (Chile), atravesando la región central de

Argentina (paralelo 30° Latitud Sur) a través de las provincias de Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba, La Rioja y San Juan y la Cordillera de los Andes por túneles ubicados en la latitud del actual paso internacional de Agua Negra”. (Cassanello N, 2015: 1)

La IIRSA consolida un modelo de regionalismo abierto, considerando a la integración como una herramienta para mejorar la inserción de las economías regionales en la economía internacional pero en un contexto de apertura y libre mercado. Es la propia fundamentación de la Iniciativa quien confirma esta lógica de un regionalismo hacia afuera:

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

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

América del Sur se encuentra hoy parada a mitad de camino de un proyecto que fue pensado para desarrollarse en tres décadas. Como plantea Zibecchi R. (2015) en estos 15 años la IIRSA encontró avances significativos en las obras planificadas, pero escasos logros en materia de integración regional. Esta contradicción se explica esencialmente en que las obras ejecutadas potencian una visión de regionalismo abierto (CEPAL, 1994) y profundizan el perfil extractivo exportador de las economías de la región. La incorporación de la IIRSA al COSIPLAN, lejos de potenciar la integración regional, le dio continuidad a un proceso de “interconexión sin integración” priorizando la extracción y circulación de recursos naturales rumbo a los puertos de exportación.

El Plan Belgrano

Se inició este trabajo afirmando que todo modelo económico trae aparejado un proyecto de infraestructura. En clara vinculación con la lógica promovida por la IIRSA, abarcando un área similar a la Hidrovía Paraguay-Paraná en el noreste, y enmascarado en un fondo de reparación histórica para las provincias del norte argentino, el Plan Belgrano profundiza el proyecto

hegemónico de expansión de la frontera agroindustrial y de despojo de los bienes ambientales en el Noreste y en el Noroeste argentino.

Anunciado por el Presidente Mauricio Macri, el Plan a cargo del tucumano José Cano, fue presentado como “un programa de desarrollo social, productivo y de infraestructura orientado al crecimiento y la igualdad de condiciones y oportunidades para diez provincias del norte argentino” (Jujuy, Salta, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Misiones, Corrientes, Chaco, Formosa y Santiago del Estero) y en esencia es un complejo entramado de redes, que posibilitan la expansión de la agroindustria dominada por las grandes empresas transnacionales, con “más de 16.000 millones de dolares para infraestructura vial, ferroviaria y aerocomercial que integra productivamente al norte entre sí; con el centro y los puertos; y con los países vecinos”. A esto hay que agregar que el grueso de las inversiones no estará en esos 16.000 millones sino en la inversión privada que el proyecto puede atraer y que el gobierno ya está buscando.

Entre las obras más destacadas el proyecto oficial⁴ pone énfasis en el transporte intermodal y en los flujos de comercio y exportación: en lo que respecta a infraestructura vial, adecuando rutas nacionales y provinciales; en materia ferroviaria, reactivando Ferrocarril Belgrano, el Mitre y el Urquiza para integrar a los productores de la región NOA y NEA entre sí, con el resto del país y con los puertos de exportación. Sobre todo se fomenta la readaptación para el transporte de commodities y cargas contenerizadas. Se busca articular los tendidos ferroviarios con las terminales portuarias para la exportación vía fluvial, como por ejemplo los puertos del área de Santa Fe y de Rosario. Se prevén también inversiones en aeropuertos para la mejora de los de Iguazú, Resistencia, Salta y Tucumán.

Las obras contempladas por el Plan Belgrano, en compatibilidad con los proyectos de la IIRSA, al igual que el modelo extractivo que las demanda y promueve, buscan legitimidad y aprobación social a partir de la construcción de un discurso anclado en el mito del desarrollo local y nacional, el empleo, y el crecimiento económico ilimitado. José Seoane (2013) advierte que estas formulaciones sirven para delimitar una cuestión ambiental y su afectación como una consecuencia no deseada, como un “daño colateral” negativo pero aceptable a la luz de los beneficios económicos. En similar dirección, afirma Seoane, suele argumentarse que no pueden darse respuesta a las dos cuestiones al mismo tiempo y que es necesario priorizar la cuestión social posponiendo lo ambiental hacia el futuro.

“La producción y reproducción de esta dualidad antagónica entre la cuestión social y la cuestión ambiental constituye uno de los núcleos de la estrategia de gobernabilidad social

⁴Ver: Cambiemos, (2015); “*Plan Belgrano para el Norte Argentino*” en: assets1.pro.com.ar/documentos/plan-belgrano.pdf

del modelo extractivo exportador, particularmente en el marco de los proyectos neodesarrollistas extendidos en la región en las últimas décadas. Estos proyectos se asientan en una serie específica de discursos y oposiciones y donde la presunta resolución de las cuestiones sociales y económicas justifica la contaminación y devastación del ambiente y la naturaleza; es decir la destrucción de territorios y comunidades allí donde se realiza la primera fase de la acumulación por desposesión” (Seoane, 2013, pág. 244)

La experiencia histórica muestra que ni lo social, ni lo ambiental, es factible de resolverse en el marco del extractivismo y la acumulación por despojo y que el dominio de estos modelos productivos es el dominio de la racionalidad capitalista sobre las diferentes formas de “buen vivir”⁵. En Argentina, según un informe sobre conflicto rural del Ministerio de Agricultura del año 2014, existen al menos 9,3 millones de hectáreas de campesinos e indígenas que son pretendidas en la mayoría de los casos por grandes empresas. La tierra en disputa equivale a 455 veces la superficie de la Capital Federal, son 857 casos y afecta a 63.843 familias. En la mitad de los casos, según los datos recabados por el informe, las familias campesinas e indígenas sufrieron violencia e intimidación para que abandonen sus campos, el 64 % de los conflictos comenzó en las últimas dos décadas y tiene relación con el modelo agropecuario y la expansión de la frontera del agronegocio. La Red Agroforestal Chaco Argentina (Redaf), integrada por organizaciones, académicos y técnicos de distintas disciplinas identificaron 120 conflictos que se corresponden con las provincias y áreas de influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná y el Plan Belgrano. 600 mil personas, mayoritariamente campesinos e indígenas, de las provincias de Salta, Formosa, Santiago del Estero, Chaco, Córdoba y norte de Santa Fe están afectadas por conflictos territoriales y ambientales. Es decir, más de la mitad de los conflictos por la tierra en la Argentina, 5 millones de hectáreas aproximadamente, se desarrollan en las provincias del noreste argentino, donde el avance de la infraestructura y el agronegocio se ha profundizado en la última década y media. Según la Redaf 2/3 de los conflictos comenzaron a partir del año 2000, época en que se inició la expansión de la frontera agropecuaria en el noreste y se corresponde con la profundización del programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná como consecuencia del lanzamiento de la IIRSA. La región del Chaco Americano que incluye norte argentino y zonas de Paraguay y Bolivia es una de las áreas más ricas en biodiversidad junto con el Amazonas pero también es la zona con los índices de pobreza más altos del subcontinente.

⁵ “El Sumak Kawsay es un concepto construido históricamente por los pueblos indígenas de lo que hoy conocemos como área andina de Sudamérica. Hace referencia a la consecución de una vida plena, un vivir bien; pero, para que esto sea posible, la vida de la naturaleza y de la sociedad deben regirse bajo el principio de la armonía y el equilibrio: “*en armonía con los ciclos de la Madre Tierra, ... de la vida y de la historia, y en equilibrio con toda forma de existencia*” (Huanacuni, 2010)” (Simbaña, 2012, pág 222).

A estos datos podemos agregar que para el politólogo argentino Atilio Borón (2016) el Plan Belgrano no es más que “una operación del imperio estadounidense para impedir el desarrollo sustentable, complementar la militarización de la región y garantizar el saqueo de los recursos naturales de Argentina” y el sur del continente. “Forma parte de una iniciativa de Estados Unidos para apropiarse de una manera definitiva de los recursos naturales de Suramérica y, especialmente, de esta parte del continente. El noroeste es una región muy rica en litio, que para los americanos es considerado uno de los recursos estratégicos del siglo XXI”.

A modo de conclusión

Dado que esta investigación no es un proceso cerrado sino un estudio en curso, parte de otros estudios con la misma temática y problemas de investigación, se busca en esta conclusión aproximar procesos reflexivos sobre las lógicas y dinámicas de la integración en infraestructura en suramérica y su relación con la dinámica global de acumulación capitalista, para lo cual es necesario indagar sobre los modelos de desarrollo e inserción de las economías regionales en la economía internacional.

Es posible desagregar cuatro aspectos a tener en cuenta:

En primer lugar que la IIRSA responde a una lógica de acumulación global que profundiza la inserción de Suramérica en la economía internacional como proveedora de materias primas y exportadora de capacidad de carga. Lo cual queda de manifiesto en la propia letra de los programas de la IIRSA así como en la caracterización de las obras y sus fundamentaciones que priorizan el acceso a los recursos estratégicos y la apertura de las economías locales.

En segundo lugar podemos decir que hay una reorientación del proyecto antecedente de la Hidrovía Paraguay-Paraná, cuyos orígenes es posible rastrearlos a mediados de los años 40, desde una política integracionista y de complementariedad de las economías regionales a un eje de la IIRSA, jerarquizando la conexión con el mercado global sobre la integración regional.

En tercer lugar, es factible concluir que el avance de las obras, como consecuencia del desarrollo de un modelo productivo extractivo que las demanda, genera resistencias socioterritoriales y visiones en disputa sobre las formas de apropiación del espacio geográfico y su contribución al desarrollo. Esto se evidencia al analizar el aumento de los conflictos por la tierra y las hectáreas en disputa en la región.

Por último, es factible analizar compatibilidades entre las obras de infraestructura contempladas en la IIRSA para la región Noreste de Argentina y el Plan Belgrano anunciado por el gobierno de Mauricio Macri, destacando que las áreas de influencia de dicho plan complementan lo contemplado en el eje Hidrovía Paraguay-Paraná y su articulación con la conexión interoceánica

central. Se profundiza un regionalismo abierto, que potencia la conexión de los centros de extracción con los centros de producción, más que la vinculación entre las economías regionales.

Bibliografía

- Acosta Alberto, (2012); *“Extractivismo y Neoextractivismo. Dos caras de la misma maldición”* en Más Allá del Desarrollo. Fundación Rosa Luxemburgo. Buenos Aires.
- Arceo E. y Basualdo E, (2006); *“Neoliberalismo y Sectores Dominantes. Tendencias globales y experiencias nacionales”*, CLACSO, Buenos Aires.
- Arroyo Mónica; (1999) *“Notas sobre los cambios de final de siglo XX (A propósito de la globalización y su “irreversibilidad”)*” Revista Cátedra, de la Facultad de Filosofía, Ciencias y Letras de Colatina (Espíritu Santo), año II, No 2.
- Arroyo Mónica, (2015); *“Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização”* Annablume Editora, Sao Paulo.
- Ascelrad, Henri, (2004); *“Conflictos ambientais no Brasil”*, Fundação Heinrich Boll, Río de Janeiro
- Ascelrad Henri. (2006): *“Las políticas ambientales ante las coacciones de la globalización”* en Alimonda H. (comp.): Los tormentos de la materia. Aportes para una ecología política latinoamericana, CLACSO, Buenos Aires, pp. 195-213.
- Barreda, Andrés, (2005); *“Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales”*, México, documento digital disponible en: <http://www.omal.info/>.
- Blanco Jorge, (2010); *“Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda”*. Revista Transporte y Territorio, No 3. Universidad de Buenos Aires. pp. 172-190. <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00310172.pdf
- Bono, Laura M, (2014); *“Los Proyectos de integración física en la región Sudamericana y su relación con los procesos de integración comercial (2000- 2010)”* UNLP, FCJyS, Dto de Relaciones Internacionales. www.iri.edu.ar/images/Documentos/maestria/tesis/tesis_bono.pdf
- Cassanello Nicolás, (2015); *“El Corredor Bioceánico Central Porto Alegre – Coquimbo”* documento digital disponible en: <http://portorium.blogspot.com.ar/2015/06/corredor-bioceanico-central-porto.html>
- Cambiemos, (2015); *“Plan Belgrano para el Norte Argentino”* Disponible en: assets1.pro.com.ar/documentos/plan-belgrano.pdf
- Ceceña, Ana Esther, (2007); *“Territorialidad de la dominación (IIRSA)”* Observatorio Latinoamericano de Geopolítica. www.geopolitica.ws/article/territorialidad-de-la-dominacion-iirsa/
- CEPAL, (1994); *“América Latina y el Caribe: políticas para mejorar su inserción en la economía*

mundial" (LC/G/1800(SES.25/3), Santiago de Chile.

CEPAL-UNASUR, (2011); "*Infraestructura para la Integración Regional*" documento digital disponible en: <http://www.eclac.cl>

COSIPLAN, (2015); "*Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)*" Documento digital disponible en:

<http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=4261>

Da Cruz, José, (2007); "*Transportes en la región: hidrovía Paraguay-Paraná*" en Peripecias No 48. <http://www.integracionsur.com/americalatina/DaCruzHidroviaParanaParaguay.htm>

Harvey David. (2005); "*El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión*", en Panitch L. y Layes C. (eds.): *El nuevo desafío imperial*. Socialist Register 2004, CLACSO, Buenos Aires.

IIRSA, (2002); "*Anexo II: Informe del comité de coordinación Técnica*" documento digital disponible en: http://www.comunidadandina.org/documentos/dec_int/CG_anexo3.htm

IIRSA, (2010); "*Cartera de Proyectos IIRSA*" documento digital disponible en:

www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/.../lb10_completo_baja.pdf

IIRSA, (2010); "*IIRSA: 10 años después sus logros y desafíos*" documento digital disponible en <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3356>

Mancano Fernandes, Bernardo, (2003); "*Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: Contribuiçãoteórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais*" OSAL 16, CLACSO, Buenos Aires.

Manzanal Mabel, (2007); "*Territorio, poder e instituciones. Una perspectiva crítica sobre la producción de territorio*" en Manzanal M., Arzeno M. y Nussbaumer B (compiladoras) "Territorios em construcción" Ediciones Ciccus, Buenos Aires.

Morina Jorge Osvaldo, (2006); "*Neoliberalismo y Problemáticas Regionales em Argentina. Interpretaciones geográficas*" UNLu, Lujan.

Muñoz Menna, Juan Carlos, (2010); "*El transporte por la Hidrovía Paraná – Paraguay*", Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario.

Ferrer, Aldo; (1998) "*La economía argentina*", FCE, Buenos Aires

Porto-Gonçalves, Carlos, (2008); "*la reinvencción del territorio*" documento digital disponible en: <http://www.alainet.org/es/print/141379>

Rapoport Mario, (2012); "*Historia política, económica y social de la Argentina (1880 – 2003)*" EMECE, Buenos Aires.

Redaf, (2010); "*Conflictos sobre tenencia de la tierra y ambientales en la región del Chaco Argentino*" documento digital disponible en: www.redaf.org.ar

Rofman A; y Romero, L (1997); "*Sistemas económicos y estructura regional en la Argentina*",

Editorial Amorrortu, Buenos Aires.

Santos Milton, (1996); *“De la totalidad al lugar”*, Oikos – Tau, Barcelona, España.

Santos Milton, (1997); *“a natureza do espaço”* HUCITEC, Sao Paulo.

Santos Milton, (1993); *“Los espacios de la globalización”* Anales de geografía de la Universidad Complutense N°13, Ed. Comp, Madrid.

Torrado Susana, (2004); *“Ajuste y cohesión social. Argentina: el modelo para no seguir”* en Revista Tareas, Nro. 117, mayo-agosto. CELA, Justo Arosemena, Panamá, documento digital disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/tar117/torrado.rtf>

Zevaco y Kretschmer, (2011); *“Neoliberalismo y políticas de infraestructura”* en Rojas Villagra comp. La Economía paraguaya bajo el orden neoliberal. BASE investigaciones sociales, Asunción.

Zibechi Raúl, (2013) *“Brasil Potencia. Entre la Integración Regional y un nuevo imperialismo”* Baladre, Málaga.

Zibechi Raúl, (2015); *“Interconexión sin integración: 15 años de IIRSA”* documento digital disponible en: <http://www.cipamericas.org/es/archives/16490>