



OBSERVATORIO LATINOAMERICANO Y CARIBEÑO

Revista

OBSERVATORIO LATINOAMERICANO Y CARIBEÑO

Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe · IEALC

ISSN 1853-2713

<https://publicaciones.sociales.uba.ar/observatoriolatinoamericano/>

Volumen 5 · Número 2 (julio-diciembre, 2021)

Corredor Bioceánico Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo.
Geopolítica, infraestructura y conflictos territoriales en la
región centro de Argentina

Álvaro Álvarez y Anahí Aceval

RECIBIDO: 31 de agosto de 2021

APROBADO: 9 de noviembre de 2021

Corredor Bioceánico Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo. Geopolítica, infraestructura y conflictos territoriales en la región centro de Argentina

Álvaro Álvarez
IGEHCS (UNICEN - CONICET)
alvaroa22@yahoo.com.ar

Anahí Acebal
IHuCSO Litoral (UNL - CONICET)
anahiacebal@gmail.com

Resumen

La infraestructura de transporte en Latinoamérica adquiere una marcada significación geopolítica, por un lado, al consolidar patrones dependientes de desarrollo y constituir las redes materiales del modelo extractivo. Por otro lado, al posibilitar la circulación de flujos y transformarse en eslabones centrales de la disputa geopolítica mundial. Tanto la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana, motorizada por instituciones financieras como el BID, la CAF y el FONPLATA, como la Nueva Ruta de la Seda promovida por China, adquieren un fuerte contenido geopolítico fragmentando y segmentando el territorio regional en favor de los capitales concentrados. Pero esta fragmentación no se desarrolla exenta de conflictos, que se expresan en aquellos territorios estratégicos para los actuales patrones productivos y de circulación, como es el caso del Corredor Bioceánico Porto Alegre- Santa Fe-Coquimbo. Este trabajo analiza las disputas territoriales en Santa Fe y el Valle de Punilla como parte de ese corredor.

Palabras clave: *infraestructura extractivista - conflicto - resistencias territoriales - bienes comunes*

Abstract

The transportation infrastructure in Latin America acquires a marked geopolitical significance, on the one hand by consolidating dependent patterns of development and constituting the material networks of the extractive model. On the other hand, by enabling the circulation of flows and becoming central links in the global geopolitical dispute. Both the Initiative for Integration in Regional Infrastructure in South America, driven by financial institutions such as the IDB, CAF and FONPLATA, as well as the New Silk Road promoted by China, acquire a strong geopolitical content, fragmenting and segmenting the regional territory in favor of concentrated capital. But this fragmentation does not develop without conflicts, which are expressed in those strategic territories for the current production and circulation patterns, as is the case of the Porto Alegre-Santa Fe-Coquimbo Bioceanic Corridor. This paper analyzes the territorial disputes in Santa Fe and the Punilla Valley as part of that corridor.

Keywords: *extractivist infrastructure - conflict - territorial resistance - common goods*

Introducción

La infraestructura de transporte está vinculada históricamente por un lado a la capacidad de expansión de las actividades productivas prioritarias en cada etapa de desarrollo económico, y por otro, a construir las bases materiales para las pretensiones geopolíticas de los principales actores regionales y globales. Es así como desde la conformación de los

Estados Nación la expansión ferroviaria y el sistema portuario ordenaron el territorio regional, marcando las dinámicas de ocupación y circulación de flujos y el dominio geopolítico primero de Europa y luego de EEUU sobre América Latina.

Desde fines del siglo XX y comienzos del XXI, el nuevo ciclo de primarización que se impuso como mecanismo de inserción de la región en el mercado internacional tracciona una renovada infraestructura, multimodal y bioceánica, equilibrando el peso del Atlántico y el Pacífico en la dinámica exportadora y buscando reducir tiempos de circulación en perspectiva a los mercados chinos, la principal potencia económica internacional y actor geopolítico gravitante en el escenario regional y mundial.

En este contexto las hidrovías, como corredores naturales de tránsito desde el interior continental hasta el océano, y los ejes bioceánicos, carreteros y ferroviarios, van a jugar un rol central en la articulación de los bienes comunes de la región -considerados recursos estratégicos en los actuales paradigmas productivos- con los principales centros internacionales de producción y consumo. Este proceso, relacionado con lo que David Harvey (2005) caracteriza como acumulación por desposesión, cristaliza sobre los territorios periféricos nuevas dinámicas de despojo que responden a la necesidad de los centros industrializados de abrir nuevos espacios y capacidades productivas en formaciones sociales pre existentes.

Partiendo de la importancia de la infraestructura en el proceso de expansión del gran capital transnacional sobre la región, con esta investigación nos proponemos analizar el desarrollo de macro sistemas técnicos de transporte en un territorio considerado como un punto luminoso¹ (Santos 1996) para la acumulación del capital como lo es la zona centro de la Argentina donde se da la intersección entre la Hidrovía Paraguay-Paraná y el Corredor Bioceánico Central, Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo. En tal sentido los objetivos principales de estudio son tres aspectos nodales de este problema de investigación: indagar el rol de las dinámicas globales y la disputa geopolítica entre los principales centros políticos y económicos del sistema internacional en la apropiación de los bienes comunes de la región. Poniendo especial énfasis en la política de China para América Latina, analizar las principales obras de infraestructura proyectadas en el marco del Corredor Bioceánico Porto Alegre - Santa Fe – Coquimbo, y, por último, estudiar los

¹ El orden global, espacio de verticalidades, es construido a partir de una estrategia selectiva por parte de los actores globales sobre territorios, a partir de la elección de puntos considerados esenciales a las aspiraciones hegemónicas (Santos 1993). Así Silveira sostiene que: *“Puntos luminosos y verticalizados y áreas opacas de la horizontalidad resultan de la elección “racional” de lugares, por agentes hegemónicos, para abrigar el orden global. Esos lugares luminosos podrían ser definidos por sus altas densidades. La densidad técnica (Santos, 1996b) resulta del grado de artificialidad de un área y su máxima expresión son los espacios inteligentes, donde la coincidencia entre objetos y acciones hegemónicas es prácticamente total, al tiempo que la densidad informacional (Santos, 1996b) se refiere a los grados de exterioridad del lugar y a su respectiva capacidad de relacionarse con otros puntos. La actual división territorial del trabajo exige de los lugares una alta densidad técnica e informacional, pues éstos deben ofrecer sistemas de objetos y servicios que garanticen eficiencia y fluidez. Entretanto, para insertar los lugares en ese orden global, tiende a afirmarse un único ritmo de regulación”* (2011:7).

procesos de desposesión y las resistencias sociales generadas en la ciudad de Santa Fe y en el Valle de Punilla, Córdoba, lugares en donde se proyecta dicho corredor.

Metodológicamente se considera que la producción del territorio regional es un proceso condicionado por las dinámicas globales de acumulación del capital y que su análisis requiere de un abordaje multiescalar que contemple las múltiples relaciones entre actores diversos que se evidencian desde la totalidad al lugar.

En tal sentido, en el estudio del lugar, se analizarán dos espacios importantes para la circulación bioceánica en el centro de la Argentina: la ciudad de Santa Fe y Córdoba, más concretamente el Valle de Punilla. A los fines de dimensionar las territorialidades múltiples y los conflictos por las formas de uso del espacio geográfico en ambos casos se pondrá atención sobre el impacto territorial de las mega obras de infraestructura de transporte, las dinámicas de circulación hegemónicas y los impactos ambientales de éstas, la identificación de los actores en disputa y el rol del Estado.

1. Estudiar la totalidad en el lugar

El proceso de globalización pone en evidencia, sobre todo desde la gran crisis de los años 70, la diferencia cada vez más notoria entre la escala de realización de determinados objetos y acciones y la escala de comando (Santos, 1996). En este sentido, si bien las infraestructuras de transporte, como los flujos que en ellas se desarrollan, pueden ser estudiadas de manera aislada en la medida en que tienen una materialidad propia, su verdadero significado y racionalidad lo adquieren al estudiarlas en relación con la totalidad.

Es así que los corredores bioceánicos materializados en un complejo entramado de obras de infraestructura multimodal se espacializan respondiendo a lógicas y dinámicas que cobran significado al estudiarlas en relación con la totalidad, con procesos que se desarrollan en múltiples escalas y que encuentran en la demanda internacional de materias primas, y en las disputas geopolíticas, parte vertebral de su fundamento.

Inmersos en una dinámica capitalista de expansión constante –en términos productivos y geográficos- guiada por la acumulación incesante, los territorios y bienes naturales de América Latina adquieren renovado protagonismo como uno de los núcleos centrales del desarrollo capitalista. Las empresas transnacionales se benefician explotando en condiciones monopólicas la biodiversidad, el agua, la tierra, los minerales e hidrocarburos (los bienes comunes de los países latinoamericanos) dejando enormes pasivos sociales y ambientales en las comunidades y asegurando la producción a bajo costo y el consumo sostenido de las economías centrales (Composto y Navarro; 2014). Esta modalidad de

acumulación, caracterizada por Harvey (2005) como de despojo, ha adquirido actualmente una renovación por el agotamiento de bienes naturales no renovables, el desarrollo de la técnica en la extracción de hidrocarburos no convencionales, la progresiva transformación de los bienes naturales renovables básicos para la reproducción de la vida –tales como el agua dulce, la fertilidad del suelo, los bosques y selvas, etcétera– en bienes naturales potencialmente no renovables y la conversión de los bienes naturales en commodities (Composto y Navarro; 2014).

Esta expansión de la frontera extractiva hacia nuevos territorios requiere de una infraestructura acorde a dicha necesidad. Para evitar el estancamiento y garantizar la fluidez el sistema capitalista genera redes de redes interconectadas a rutas troncales (Barreda, 2005) que en nuestra región asumen la forma sobre todo de corredores bioceánicos (carreteros, ferroviarios o bimodales) y rutas fluviales. Ese reordenamiento de la circulación, plasmado en los últimos 20 años en la Iniciativa para la Integración en Infraestructura regional Suramericana (en adelante IIRSA) y la fuerte presencia China en la región, genera importantes alteraciones en los territorios, proceso que no ha estado exento de resistencias y conflictos sociales.

Estas redes se materializan en lugares concretos. Estos lugares en donde se proyectan y construyen estas obras de infraestructura, espacios socialmente construidos (Santos; 2000), son apropiados material y simbólicamente (Porto Gonçalves; 2003; 2008) por personas con múltiples relaciones (Fernandes; 2005) que construyen su vida con historias y culturas compartidas. Es así que creemos que a la hora de estudiar estos proyectos de infraestructuras es importante no escindirlos de la experiencia y de la vida humana y no humana que se produce y reproduce en el territorio.

Pensar la totalidad en el lugar nos presenta el desafío de observar que este reordenamiento de la circulación entra en tensión con la preexistencia en el lugar de comunidades, pone en tensión tiempos diferenciados, actores con lógicas contrapuestas (Acsehrad, 2006), construcciones de las verticalidades y horizontalidades² (Santos; 1993). Así como el despojo es parte de una lógica continua e inherente a la acumulación del capital a lo largo de la historia, también lo son las luchas y resistencias sociales en torno al acceso y control de los bienes comunes naturales. Es por ello que es relevante estudiar las disputas territoriales intrínsecas a estos proyectos de infraestructura. Observar la confrontación

² En el marco de una mundialización (Santos; 1993) la importancia de la fluidez y de la relativa desaparición de las distancias a partir del desarrollo de la técnica – con la formación de un medio técnico, científico e informacional (ibidem)-, en las áreas de transporte y comunicaciones, sobre todo, han permitido creer en la homogeneización del espacio. En este contexto, los lugares (Santos; 1996) adquieren una nueva importancia en la organización política de los territorios. En este contexto, el territorio se encuentra en permanente conflicto por su uso, atravesados por dos campos de fuerzas que se oponen y se atraen dialécticamente (Cataia; 2017): las horizontalidades – el asiento de todo lo cotidiano – y las verticalidades - áreas o puntos al servicio de los actores hegemónicos: los Estados y las grandes empresas (Santos, 1993)-.

entre lógicas distintas de uso del espacio geográfico y formas de apropiación del mismo (Acsehrad; 2004).

Considerando que en el espacio se producen y se reproducen las relaciones sociales (Lefebvre; 2013) y las condiciones materiales y sociales de existencia (Núñez; 2012) y entendiendo que este se encuentra atravesado por procesos de apropiación y expropiación, de construcción y destrucción permanente (Marín; 1996), concebimos el territorio como producto de las relaciones de poder construidas en y con el espacio (Haesbaert; 2013). Partiendo de una noción relacional del poder (Foucault; 1998) entendemos al territorio como una construcción multiescalar (Haesbaert, 2011).

2. Nuevas disputas por la centralidad. China y la dimensión geopolítica de la infraestructura

La transformación de los macrosistemas técnicos de transporte en la región se desarrolla vinculada a tres procesos entrelazados: una nueva centralidad en el orden internacional, la transformación de las instituciones de integración regional y el surgimiento de nuevas iniciativas, y un nuevo ciclo extractivo que es visto como una condición de oportunidad para las economías de la región de atraer divisas y superar la crisis a costa de una reprimarización. Esto motorizó, como veremos en este artículo, la construcción de corredores que buscan acortar distancias reduciendo tiempos de circulación y, por ende, costos.

Desde el año 2000 y a propuesta de Brasil a partir de un proyecto elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) sería la IIRSA quien hegemonizaría la integración física y el diseño de la circulación regional, fusionándose luego con el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) en el año 2009. Pero, paralelamente a este proceso de integración física y al surgimiento de nuevas instituciones regionales, las inversiones en infraestructura se fueron convirtiendo en un componente cada vez más importante de la actividad económica china en América Latina, financiando muchas de las obras de la cartera de IIRSA e impulsando otras, afines a los intereses de expansión asiática.

La visita del entonces presidente chino Hu Jintao a Brasil, Argentina, Chile y Cuba en el año 2004 dio origen a una creciente actividad económica del *gigante asiático* en América Latina y el Caribe. En los siguientes años la construcción de infraestructura se transformó en el factor más destacado de la relación entre China y América Latina y en un componente vertebral del reordenamiento del territorio regional.

Tres megaproyectos de infraestructura y logística de transporte son centrales en las aspiraciones chinas de garantizar nuevas capacidades productivas, a partir de la apropiación de recursos estratégicos en la región, y una mayor fluidez en la circulación hacia el mercado asiático desde América Latina: la construcción de un canal a través de Nicaragua para conectar las costas del Pacífico y el Atlántico; el tendido ferroviario intercontinental a través de Brasil y Perú, que también va a conectar las costas del Pacífico y el Atlántico; y la edificación del denominado Corredor Bioceánico Central Porto Alegre-Santa Fe- Coquimbo. Los tres proyectos serían financiados, total o parcialmente, por capitales chinos (Álvarez, 2020).

A principios del siglo XXI China emerge como potencia mundial, disputando material y simbólicamente la dominación de EEUU. Con un nuevo posicionamiento global China necesita de Asia, África y Latinoamérica como proveedoras de los insumos necesarios para mantener su expansión económica y modernización. Una consecuencia de esto es el despliegue de una estrategia internacional de control de las rutas comerciales y la construcción de nuevos corredores que son el fundamento material del denominado “Consenso de Beijing”.

David Herrera Santana (2019) plantea que la proyección China sobre América Latina responde a una lógica que denomina como geopolítica de la fragmentación, que consiste en la reproducción diferenciada, desigual y fragmentada del territorio que cobra sentido cuando se la analiza en la totalidad. Para el autor, China - como el resto de las formaciones imperiales -se apropia de los territorios a partir del “poder infraestructural” (2019: 43), que remite a cómo el desarrollo de la infraestructura adquiere un contenido geopolítico al fragmentar territorialidades preexistentes y permitir la penetración de diversos capitales en zonas de alto valor estratégico.

Las aspiraciones chinas en la región se ponen de manifiesto en la promoción y financiamiento de corredores bioceánicos que conectan los recursos estratégicos con los principales puertos en el litoral pacífico de Suramérica. Estos proyectos complementan la Nueva Ruta de la Seda, franja que se articula para dinamizar la economía mundial reorientándola en dirección al continente asiático. Decenas de puertos, aeropuertos, carreteras, ferrocarriles, ductos, tendidos de fibra óptica, aspiran conectar China con diversos puntos en los continentes africanos y europeos. En la Cumbre China- CELAC (enero de 2018) se decidió que algunos corredores de Suramérica sean incorporados a la Iniciativa en un desembolso de \$250.000.000.000 en diez años.

Las disputas geopolíticas en el orden internacional son una de las claves para entender el control y financiamiento de la infraestructura regional, que se constituye como un aspecto

central en los conflictos sociales y ambientales de Suramérica, como será evidenciado en los casos de estudio que esta investigación presenta.

3. Una salida hacia el Oriente. Un corredor bioceánico desde Porto Alegre hasta Coquimbo

En el año 2000, en la primera Cumbre de presidentes de Suramérica, surge la IIRSA con el objetivo de planificar y desarrollar proyectos para el mejoramiento y readaptación de la infraestructura regional. En el marco de esta iniciativa se establecieron ejes de integración, entre los que se encuentra el Eje MERCOSUR – Chile, donde se contempla la construcción del Corredor Bioceánico Porto Alegre- Santa Fe- Coquimbo.

Este representa una vía de comunicación que une el Océano Pacífico con el Océano Atlántico. Se extiende por 2.472 kilómetros y conecta el puerto de Porto Alegre (Brasil) con uno de los tres puertos de la Región de Coquimbo (Chile). En su recorrido, transita la IV Región de Chile (Coquimbo), las provincias argentinas de San Juan, La Rioja, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes, y el Estado de Río Grande do Sul en Brasil. Atraviesa dos pasos fronterizos: el Paso de Agua Negra (PAN) entre la Región de Coquimbo y la provincia de San Juan y Paso de los Libres (PDL) entre la provincia de Corrientes y el Estado de Río Grande do Sul en Brasil.

Este Corredor es una obra de gran importancia geopolítica puesto que es una arteria fundamental para la estrategia comercial de Sudamérica -especialmente para el sur de Brasil, Paraguay, Bolivia, el centro de Argentina y el norte de Chile- debido a que permitiría reducir los tiempos y los costos de transporte hacia los mercados más dinámicos como el asiático (Álvarez; 2018, 2019)³. Su importancia geopolítica está dada también porque este corredor posibilita, con la articulación de la Hidrovía Paraguay Paraná y la Hidrovía Paraná-Tietê -particularmente significativa para la producción industrial de Sao Paulo-, la salida de las mercancías de Brasil por el Pacífico (Álvarez; 2019; IIRSA -COSIPLAN, 2017)⁴.

En Argentina las últimas dos décadas de planificación de infraestructura de transporte demuestran el peso de los enlaces hacia el Pacífico. Guillermo Justo Chaves, jefe de Gabinete de la Cancillería, afirmó que:

³ “Permitiría a las provincias del norte (de Argentina) ahorrarse entre 15 y 20 días de fletes y además la carga podría triplicarse porque se trata de un puerto de aguas profundas” (Vaca Narvaja - Página 12 - 25.02.2021).

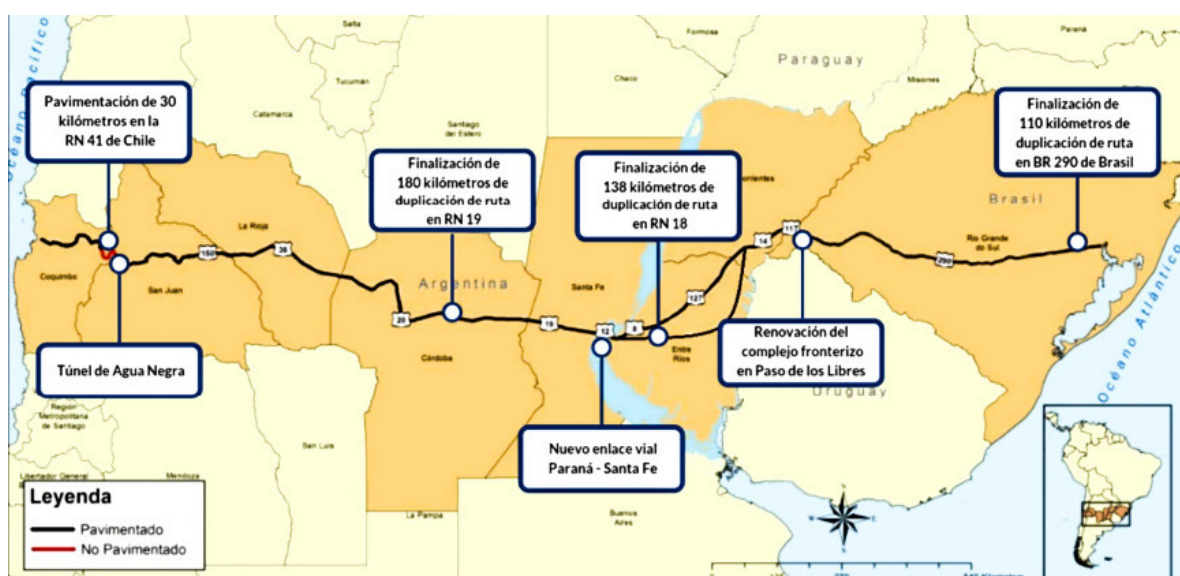
⁴ La minería y el agronegocio son las actividades económicas centrales en la zona de influencia del corredor bioceánico Porto Alegre-Santa Fe-Coquimbo. La salida por el Atlántico y por el Pacífico de estos recursos estratégicos de manera fluida y sin obstáculos es una pretensión que las grandes empresas están motorizando para dar respuesta a la creciente demanda internacional y las superganancias del agronegocio y el auge minero (Álvarez; 2019).

Los corredores bioceánicos son claves para la integración regional. Van a fortalecer las relaciones con Chile, con Brasil, y deben ser las venas por las que circule el entramado productivo, que por supuesto incluye también a Uruguay y Paraguay” remarcando la importancia de estos enlaces y de los nodos logísticos en la estrategia comercial de Suramérica. Así es que dicho funcionario sostiene "la posibilidad de salida a Asia y al Pacífico tanto para la Argentina como para Brasil es un desafío que no podemos postergar más (Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Exterior y Culto, 21 de octubre de 2020, párr. 1-2).

En este sentido, es importante marcar que el actual embajador argentino en China expresa en los medios de comunicación que del total de obras de infraestructura que China planificó para América latina, en Argentina se proyectan aproximadamente el 40% de las mismas, con proyectos en vías férreas, puentes, generación de energía, líneas de transmisión eléctrica y el corredor bioceánico, entre otros (Vaca Narvaja - Embajador Argentino en China - Página 12, 25.02.2021).

Precisamente, el 65% del Corredor Bioceánico Porto Alegre- Santa Fe- Coquimbo se extiende sobre territorio argentino. Lo que implica concretamente la adecuación o realización de una serie de infraestructuras viales que permitan atravesar 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. Lo que involucra sobre todo a las ciudades: Paso de los Libres, Corrientes, Paraná, Santa Fe, San Francisco, Córdoba, Carlos Paz, Chamental y San José de Jáchal (Álvarez; 2019).

Figura 1. Principales obras y proyectos viales del Corredor Bioceánico Central para los próximos cinco años.



Fuente: Elaboración de la Bolsa de Comercio Santa Fe en base a la figura 2-6 “Estado de las rutas del CBC” del “Estudio de complementariedad económica en torno al Corredor Bioceánico Central Coquimbo – Porto Alegre” de la Escuela de Ciencias Empresariales – Universidad Católica del Norte. 2019

Desde 1998, los gobiernos de las provincias de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos, a través de la Región Centro⁵ propician encuentros y convenios con representantes del gobierno de San Juan -e incluso con representantes gubernamentales de la Región de Coquimbo (Chile) y del estado de Mato Grosso (Brasil)- para promover la “regionalización” e impulsar el desarrollo y concreción de este corredor bioceánico (Región Centro; S/D).

En los documentos acordados por la Región Centro se sostiene que es necesario “contar con una infraestructura regional adecuada, para potenciar la circulación de bienes, personas y servicios en los corredores de integración sudamericanos (fluviales, ferroviarios o carreteros), clave para fomentar el comercio intra y extra regional” y “desarrollar la infraestructura de transporte” (portuaria, carretera, ferroviaria, aeroportuaria), “optimizando la Hidrovía Paraguay-Paraná, fomentando su interconectividad, y principalmente, desarrollando los lineamientos para el ordenamiento logístico tendientes a potenciar integralmente el sistema de salida de nuestros productos” (Región Centro; 05/10/2018).

Las obras asociadas al corredor adquieren importancia para la Provincia de Santa Fe en general y la Ciudad de Santa Fe, en particular, puesto que es allí donde este eje bioceánico se conecta con la Hidrovía Paraguay - Paraná. En este marco el gobierno provincial establece una serie de obras de infraestructura como necesarias a mediano y largo plazo para la planificación del transporte en la ciudad de Santa Fe, que son parte de la cartera de proyectos del Eje Mercosur-Chile de IIRSA. En palabras de quien fue Secretario de Transporte del Ministerio de Infraestructura y Transporte de la Provincia:

Propiciamos una serie de iniciativas en la cual la infraestructura de un enlace vial Santa Fe - Paraná, estaba ya en carpeta, pero intentamos darle un impulso realmente muy fuerte, también entendiendo que ese impulso del enlace vial podría permitir la relocalización del Puerto. Sin el enlace vial no tiene sentido ni es viable la relocalización del Puerto. Relacionado con los mismos, la puesta en valor y en funcionamiento del sistema portuario del Puerto de Santa Fe. (Entrevista personal Secretario de Transporte de la Provincia de Santa Fe entre 2016 - 2019 - 09/09/2019).

Este conjunto de megas obras de infraestructura asociadas al emplazamiento del nuevo puerto - Conexión Vial entre Santa Fe y Paraná, Aeropuerto Metropolitano y

⁵“La Región Centro de la República Argentina, se constituye como un espacio político subnacional, que agrupa a las provincias de Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe, con el fin de promover su desarrollo económico y social; conformando un área de gran potencial para transitar el favorable escenario de la economía internacional. (...) Las comisiones de trabajo se integran con participación del sector público privado a través de representantes de los distintos Ministerios y de los Foros de la Sociedad Civil de cada una de las provincias. (...) El logro de estas metas coloca a la región en una posición de privilegio en el marco del Mercosur, e importa el incremento de las ventajas comparativas de la actividad productiva de las tres provincias y toda su zona de influencia (Santa Fe Provincia - Región Centro.S/D).

Circunvalación Ferroviaria de la ciudad- son impulsadas, por los gobiernos municipal, provincial y nacional y sectores empresariales de la ciudad, en pos de la consolidación de una plataforma logística que se pretende complementar con distintas modalidades de transporte, distribución de cargas y actividades conexas asociadas a la producción y el comercio internacional (Álvarez y Acebal; 2019).

El Puerto de Santa Fe es el último puerto de la hidrovía apto para operaciones con buques oceánicos. Su ubicación es óptima para unir los modos de transportes terrestre y fluvial, permitiendo el desarrollo de operaciones de cabotaje nacional e internacional y marítimas internacionales (Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe; 2006: 66). Una de las obras indispensables para la readaptación logística y reconversión del puerto de la ciudad y que también de gran relevancia para la concreción del Corredor es la conexión vial entre Santa Fe y Paraná.

La traza elegida para esta conexión vial, luego de una serie de discusiones⁶, atraviesa la jurisdicción del municipio de Paraná y continúa en dirección sureste hasta el empalme con el acceso Norte de la Ruta Nacional 168 - jurisdicción de Entre Ríos - y prosigue, ya en Jurisdicción de Santa Fe, por esta ruta hasta que a la altura del barrio de Colastiné Sur - ubicado en las Isla las Cañas - lo cruza, atraviesa las islas el Sirgadero y luego, al suroeste del Barrio Alto Verde, se conecta con la Avenida Circunvalación al sur de la ciudad de Santa Fe. Según el informe de la Consultora encargada de los estudios técnicos de evaluación de las trazas posibles para su concreción, esta traza posee unos 29,3 km de extensión y una gran “incidencia en el área urbana de ambas costas”, puesto que implica “expropiación en el área urbana y rural, y reasentamiento de población en las islas, donde existen irregularidades en la tenencia de la tierra” (Informe ATEC S. A.; 19/10/2015:3).

La posibilidad de licitación y realización de dicho puente se cayó a fines de 2018 junto con su posibilidad de financiación -las PPP (Participación Pública Privada)- por lo que desde el gobierno se apostó a dinamizar el puerto local actual, con la estrategia de que su reactivación permita la mayor presión para la realización de la conexión vial y consecuente relocalización del puerto. Esta estrategia de reactivar el puerto es considerada, tal como sostiene quien fuera presidente del Ente, como “el puntapié para

⁶ En 2015 se emprenden los estudios sobre la factibilidad de diferentes propuestas de trazas. Entre mayo y julio de 2015, la Consultora ATEC S. A. presenta la primera etapa del Proyecto Ejecutivo de la obra vial denominada: “Elección de Traza Vial. Informe de Alternativas”. En dicho informe se presentan 8 alternativas posibles y se describen sus principales características y particularidades desde el punto de vista Ambiental, Hidráulico, Transporte y Vial. Se resumen las razones por las cuales algunas de ellas se consideran descartables, llegándose a un conjunto de 6 alternativas para ser evaluadas con mayor detalle (Informe ATEC S. A.; 29/07/2015:3). En octubre de 2015, dicha consultora presenta el informe sobre la evaluación técnica de 6 trazas que habían sido preseleccionadas y establece un ranking de las 3 trazas que se encuentran mejor ponderadas de acuerdo a los criterios establecidos (Informe ATEC S. A.; 19/10/2015). Dentro de este ranking no se encontraba la traza 3 que es la que finalmente se selecciona en 2018. Esto despertó muchísimos cuestionamientos por parte del gobierno municipal y provincial de Santa Fe como también de diversas entidades productivas, quienes lograron finalmente establecerla como la definitiva (Álvarez y Acebal; 2018).

que Santa Fe sea el nodo logístico regional” (Entrevista personal al presidente del Ente Portuario de la ciudad de Santa Fe en 2019 - 11/09/2019).

Por su parte, el gobierno de Córdoba en su comunicación oficial afirma que “el proyecto del Corredor Bioceánico es de vital importancia para la Macro Región, porque permitiría el desarrollo de las economías regionales y el acceso de la producción a los mercados del Asia – Pacífico” (Portal Gobierno de la Provincia de Córdoba). Así apelando a un discurso que hace referencia a la integración sudamericana y a un federalismo que permita “independizar las economías regionales” de Buenos Aires, los funcionarios provinciales de mayor jerarquía de Córdoba expresan la importancia que adquiere la obra en esta provincia para comercializar a través del Océano Pacífico:

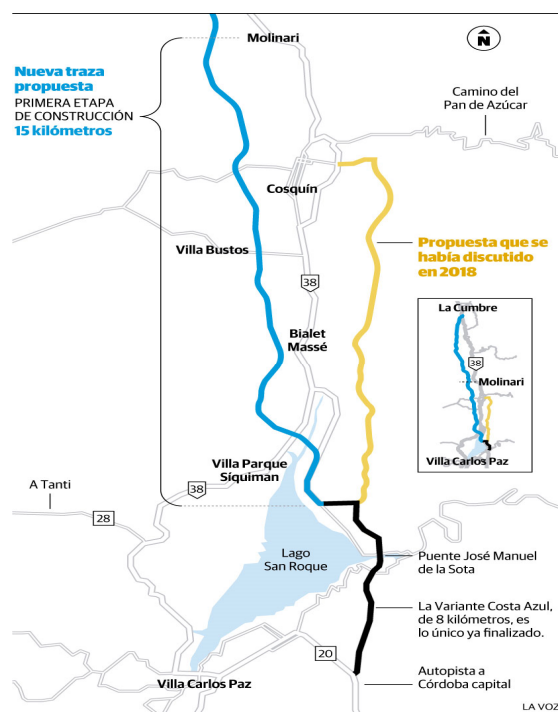
Unir los dos océanos (Pacífico y Atlántico) (...) significaría para la región central de Argentina poder comerciar con China e India con un menor costo de flete; ni qué hablar del noroeste argentino, con todas las riquezas minerales que tiene: ¡cuánto se ahorrarían utilizando este medio! (...) Sería, también, la conexión del corazón sudamericano, porque si sale desde Santa Fe, toma la hidrovía Paraguay-Paraná. Así, tendríamos los dos océanos unidos y no dependeríamos tanto de un puerto como el de Buenos Aires, que tiene aguas bajas (Schiaretti, Gobernador de Córdoba en El Diario de Carlos Paz, 10/03/2018).

Entre las obras proyectadas en Córdoba para la concreción de este Corredor Bioceánico - además de la transformación en autovía de la ruta nacional N.º 19 que conecta Córdoba con Santa Fe- se encuentra la construcción de una nueva RN 38 en el Valle de Punilla. Esta se constituye como un “By Pass” del Corredor Bioceánico Central, como una ruta que se interconecta con la vía troncal del eje que tiene el propósito de descomprimir la circulación. La Autovía de Punilla tiene una extensión de 43,5 kilómetros y unirá la variante Costa Azul, uno de los accesos principales a Villa Carlos Paz, con la ciudad de La Cumbre. La traza se desarrolla en forma paralela a la vieja Ruta Nacional 38 y atraviesa un yacimiento de uranio de la Provincia, canteras en explotación y lugares de “alto valor turístico” como así también áreas naturales protegidas como la Reserva Hídrica Los Gigantes, bosques Nativos y numerosas cuencas hídricas (Informe Consultora Camino de las Sierras; 2020). La inversión prevista para la primera etapa anunciada por el Gobierno de Córdoba es de 100 millones de dólares, de los cuáles el 75% contará con financiamiento de la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el 25% restante correrá por cuenta de la provincia y los municipios por los que pase la autovía.

Esta ruta conecta las provincias de Córdoba, La Rioja, Catamarca y Tucumán. Su rediseño, según el gobierno cordobés, “permitirá una integración de la zona sur provincial con los corredores este-oeste (RN N°8 - RN N°7 - Buenos Aires - Mendoza), norte-sur (RN N°36 - RN N°35 - Córdoba - La Pampa) y Noroeste - Suroeste (RN N°158- Mesopotamia - Brasil

con RN N°35 - La Pampa y RN N.º 8 - RN N°7 - Mendoza - Chile)” (Informe Consultora Camino de las Sierras; 2020: 3).

Figura 2. Autovía del Valle de Punilla



Fuente: Diario La Voz, 24 de diciembre de 2020.

4. Resistencias sociales y disputas territoriales. Santa Fe y el Valle de Punilla en defensa de los bienes comunes

4.1. Santa Fe la relocalización del Puerto y el Nuevo enlace Santa Fe - Paraná

La ciudad de Santa Fe se encuentra emplazada entre los valles de inundación de los ríos Salado y Paraná, siendo más del 70% de la superficie del ejido urbano construido por ríos, lagunas y bañados (Sojet; 2011). El territorio isleño de la ciudad se ubica en el valle aluvial del Río Paraná. Allí habita población que históricamente ha ligado su vida a las condiciones geográficas del lugar y en estrecha relación con el río.

A partir de un marco teórico e institucional centrado en la “gestión del riesgo hídrico” se definió a los barrios isleños que se ubican en las Islas Sirgadero, Las Cañas y Pesquerías - Alto Verde, La Boca, La Vuelta del Paraguay, Colastiné Sur - como “zonas de riesgos” (Acebal, Crovella; 2018). Desde que adquieren esta denominación, estos lugares han sido

objeto de compras de tierra a bajo costo por parte de empresarios del rubro de la construcción y del desarrollo inmobiliario (Proyecto Revuelta; 2012, Zentner; 2016) y de intervenciones gubernamentales en momentos de evacuación por inundación (Acebal y Crovella; 2018). En contraposición, todas las propuestas para la convivencia con el río construidas por distintas organizaciones sociales fueron desestimadas por los gobiernos municipal y provincial de turno.

Un elemento clave para comprender este tipo de intervenciones empresariales y estatales es que la nueva conexión vial de la ciudad de Santa Fe con Paraná que se proyecta atraviesa concretamente las islas antes mencionadas. Un punto de particular interés económico y estratégico es la isla Sirgadero. La misma, si bien posee una propiedad indivisa, en donde cada uno de los 18 dueños legales posee un porcentaje del total de la propiedad, desde 2007 y hasta 2015 el mayor porcentaje de dichas tierras⁷ estuvo en manos de Inversora Bolívar S.A, una empresa perteneciente a una de las desarrolladoras e inmobiliarias más importantes del país: Grupo IRSA (Proyecto Revuelta; 2012. Zentner; 2016). En el año 2015, Caputto, empresario local y uno de los dueños del diario local más importante, “El Litoral”, – poseedor de las tierras donde se proyecta relocalizar el Nuevo Puerto de la ciudad⁸ – compra el dominio legal de las tierras a dicha empresa.

Ese mismo año se desarrolla una crecida extraordinaria del Río Paraná, la cual se transformó en inundación y afectó a gran parte de la población que habita el territorio isleño. Este momento de inundación fue vivido con diferentes formas de violencia⁹ (Izaguirre; 1998) y posteriormente se presentaron propuestas de relocalización de la población del lugar (Crovella, Acebal; 2018). Como respuesta a estas violencias distintas organizaciones sociales y vecinales empezaron a autogestionar el momento de inundación a la vez que se reconocieron como parte de un mismo territorio, atravesado por las mismas disputas, en una misma lucha, con la posibilidad de crear alternativas colectivas a las propuestas estatales.

Estas organizaciones de los barrios Alto Verde, Vuelta del Paraguayo, Colastiné Sur y Colastiné Norte de Santa Fe y de localidades aledañas como San José del Rincón y Arroyo Leyes, se nuclearon en La Coordinadora de La Costa. Una organización que se conformó

⁷ Poseía el 70% de las tierras correspondiente a la isla. IRSA presenta en el segmento “tierras en reserva” de los años 2007 a 2015 a la Isla Sirgadero como parte de su cartera de propiedades. Expresa también que esta inversión y venta generó una ganancia de \$32,6 millones (Zentner; 2016).

⁸ El lugar elegido en 2006 para el nuevo Puerto fue discutido porque las características del río en este lugar plantean serios inconvenientes hidráulicos, que implicarían un dragado permanente; pero también por las denuncias realizadas por la compra de estas tierras a bajo costo años previos por parte empresarios locales (CEAP; 2012).

⁹ En el caso de la Vuelta del Paraguayo, se impuso una organización del espacio y del momento de la evacuación que pretendió romper con la forma histórica de organización de dicho momento y, a su vez, se anunció un proyecto de urbanización y de vivienda que expulsaba a la población de su lugar (Acebal y Crovella; 2018). En Colastiné Sur el gobierno municipal decretó estado de alerta por una rotura del anillo de defensa que protege parte del barrio, haciendo sonar las alarmas correspondientes y llamando a la evacuación del lugar por la consecuencia de tal suceso lo cual no había sucedido (Pausa; 02/01/2016).

en los años 1990 para articular acciones y reclamos que afectan a la costa santafesina y que a partir de 2016 comenzó a organizarse a partir de dos grandes ejes: las inundaciones y las obras de infraestructuras que se proyectaban en el lugar, particularmente la conexión vial entre Santa Fe y Paraná.

En los inicios la discusión sobre el puente al interior de la Coordinadora se daba en torno a cuál sería la traza más adecuada, en términos de menores daños ambientales, sociales e hídricos. Entonces, la consigna por la cual se movilizó fue “no a la traza”. Esto la encontraba con un foro de profesionales y representantes partidarios - el Foro de Debate Metropolitano de la ciudad de Santa Fe - y con organizaciones ambientalistas y vecinales de Paraná que no sólo decían que “no a esa traza” sino que proponían la elección de otra que consideraban más apropiada.

Pero frente a un discurso oficial que justifica la obra poniendo el acento en el crecimiento económico de ciertos sectores empresariales como generador de progreso social y político (Gudynas; 2004), esta organización se preguntó ¿qué lugar ocupan los territorios –la vida y la historia- en este desarrollo? Con este interrogante, el nudo de la confrontación comenzó a estar en qué es el desarrollo, qué infraestructura se necesita y para qué y en las prerrogativas de decidir sobre lo que inmediatamente afecta a personas que habitan territorios específicos.

En la búsqueda de *otras formas de hacer* que aseguren y resguarden la propia vida, se apostó a recuperar lo que cada organización consideró que era necesario y urgente resolver para poder vivir dignamente. Así frente a las inundaciones, que tienen como única respuestas del gobierno la relocalización, se proponen obras para convivir con el río; frente a problemas de inseguridad, que tienen como respuestas por parte del gobierno la militarización de los barrios, se propone el mejoramiento de los caminos y del alumbrado público; ante la deforestación para el avance de los negocios inmobiliarios, se trabaja en la recuperación de los espacios públicos y en la reforestación con especies autóctonas, frente a la producción de alimentos fumigados se apuesta a la producción comunitaria de alimentos sin agrotóxicos. Estas lógicas políticas que se fueron construyendo en el plano de las horizontalidades y se afianzan en la voluntad colectiva de construir y defender condiciones materiales satisfactorias para garantizar la producción de la vida, mantienen una tensa relación con las prácticas estatales. De “no queremos esta obra”, luego de un proceso de reflexión y construcción conjunta, se transformó en una propuesta de obras que se consideran necesarias para la vida.

La Coordinadora de la Costa se organizó para pedir información pública sobre la obra, estudió los informes técnicos de la misma e intentó visibilizar de diversas maneras los impactos hídricos, ambientales y sociales que tendría la construcción del puente en el

lugar. En la actualidad este espacio de organizaciones se sigue encontrando y es un actor activo en la discusión abierta sobre la concesión de la hidrovía y en la denuncia de los avances de sectores inmobiliarios en las islas y costas de Santa Fe y ciudades aledañas.

4.2. El Valle de Punilla y la Autovía de Montaña

La provincia de Córdoba es escenario, en los últimos 20 años, de varios procesos yuxtapuestos que tienen como horizonte generar dinámicas proclives al desarrollo de modelos de producción del territorio que priorizan nuevos usos, generalmente vinculados a la expansión de la superficie del agronegocio o el desarrollo del negocio inmobiliario y el turismo. Los desmontes y las quemadas de monte nativo son denominadores comunes a estos procesos.

Como denuncian las asambleas vecinales y comunitarias cuando se analiza la frecuencia y la ubicación de los incendios forestales se observa un patrón similar de georreferenciación, se queman sistemáticamente zonas que posibilitan el avance de las áreas urbanas y el desarrollo de una infraestructura vial afín a una circulación más dinámica, sin demoras ni estrangulamientos, y a la expansión de las áreas productivas (Asamblea de Paravachasca; 18/08/2021).

El 15 de diciembre del 2020 se dio ingreso en la Legislatura Provincial al proyecto de expropiación de los territorios necesarios para la construcción de la “Variante Ruta Provincial N° 5 Tramo Alta Gracia – Intersección Ruta S-495”. El mismo día ingresó también el proyecto de continuidad de la autovía de Punilla, frenada por las resistencias sociales en el año 2018. El 23 de diciembre, apenas una semana después de ingresar, se aprobaron ambos.

Estos proyectos atraviesan ecosistemas frágiles y sometidos a la presión de actividades antrópicas. El revitalizado proyecto de construcción de la autovía de montaña en el Valle de Punilla, para unir la ciudad de Córdoba con Cruz del Eje, implica intervenciones técnicas sobre un territorio ecosistémicamente afectado por la deforestación, los incendios, el avance inmobiliario. La traza planteada para la autovía se emplaza sobre ríos, arroyos y cañadas atravesando el bosque nativo y comunidades originarias como la de Ticas, del Pueblo Comechingón, que se expresó en la audiencia pública desarrollada en el mes de mayo del 2021 con un fuerte rechazo a la autovía.

La mencionada audiencia pública, que duró casi un mes y que contó con aproximadamente 700 expositores y expositoras de las cuales más de 500 se manifestaron en contra de la construcción de la autovía, demostró el amplio rechazo de colectivos de ambientalistas y comunidades. Del resultado del debate dos aspectos fueron relevantes:

1- Por primera vez las y los autores del proyecto hicieron explícita la adscripción de la propuesta a la IIRSA como parte del eje MERCOSUR – Chile. 2- Las organizaciones y colectivos demostraron las inconsistencias de los estudios ambientales reafirmando, pese a la modificación de la propuesta de la traza hecha por la empresa, algunos de los argumentos esgrimidos en el año 2018 cuando se dio una oposición masiva al proyecto en el Valle. Se repiten al menos dos problemas centrales: el grave impacto ambiental y social en la región y la falta de consulta a las comunidades del Valle Punilla.

Según estimaciones a la provincia de Córdoba sólo le queda el 3% de su bosque nativo (Montenegro, 2020). Sin embargo, esta nueva traza atraviesa bosques en zona roja (al menos 170 hectáreas de bosque nativo se verían afectadas directamente), espacios con alto valor arqueológico y paleontológico de la región. El paso por la Reserva Hídrica Los Gigantes y el cruce de los ríos Yuspe y Cosquín, son los principales riesgos ambientales que implicaría el corredor de la autovía en Punilla. El conflicto expresa el desarrollo de un modelo que pone el acento sobre determinadas formas de uso del espacio geográfico que vulnera formas de uso preexistentes. Se priorizan las dinámicas de circulación en detrimento de la conservación ambiental y la reproducción material y cultural de los pueblos. Como plantea en la audiencia pública Mónica Magnone, descendiente de la familia comechingon Cocha e integrante de la organización indígena Zonko Kuntur de Punilla:

La economía de los pueblos presentes son economías no solo de subsistencia y autoconsumo, sino que crean mecanismos de reciprocidad y distribución no monetarias que se caracterizan porque tienen una relación especial con el territorio, que nos llevan a preguntarnos de quién es la tierra. Otro elemento importante es el conocimiento que los pueblos tienen sobre la biodiversidad, y por lo visto que no lo han tomado en cuenta en esta audiencia: es la forma de desarrollo continuada y está asociada a las fuentes del Buen Vivir que tienen ligazón con el cultivo de relaciones complementarias, el cultivo de relaciones de reciprocidad con todos los seres vivos y el cultivo de todas las relaciones comunitarias como fuente y equilibrio (...) Desde el punto de vista de la Cosmovisión indígena es bueno aclarar que en las lenguas e idiomas indígenas no hay monemas que puedan equipararse al concepto occidental de desarrollo (Audiencia Pública, mayo del 2021).

El informe y la audiencia pública ratifican que el proyecto no está enfocado en beneficio de la economía regional y las comunidades sino para posibilitar las exportaciones del agronegocio y la minería, sin demoras en la circulación, y profundizando la matriz extractivista del continente.

Recuperando los aportes de Herrera Santana (2019) es pertinente observar tanto en el caso del Valle de Punilla como en Santa Fe, cómo los actores concentrados generan a partir del

poder infraestructural una fragmentación y segmentación de los territorios posibilitando la penetración en zonas estratégicas para la circulación exportadora. De forma solidaria y contradictoria (Santos, 1996) nuevos objetos se emplazan en el espacio geográfico respondiendo a dinámicas globales y a las demandas del comercio internacional desconociendo espacialidades preexistentes que se expresan en conflictos sociales y ambientales.

Reflexiones finales

El desarrollo de esta investigación nos permite explicitar algunas reflexiones generales. Entre la geopolítica mundial y regional y las resistencias desde el lugar a las grandes obras de infraestructura emergen discusiones sobre las políticas públicas y el rol de los Estados en la ampliación de las fronteras extractivas y la mercantilización de los bienes comunes, así como también la tensión entre el capital local y transnacional en el ordenamiento del territorio.

La infraestructura regional en general y las redes de transporte en particular están traccionadas por fuerzas endógenas y exógenas a los territorios. Tanto en el caso del Valle de Punilla como en la ciudad de Santa Fe es posible observar por un lado la presencia de grandes emprendimientos inmobiliarios y turísticos, que con el aval del Estado y para poder concretarse avanzan desarticulando configuraciones territoriales preexistentes. Es así como barrios, comunidades indígenas, bosques nativos, humedales, son afectados por la lógica de expolio del capital. Pero, por otro lado, las dinámicas globales, las tensiones geopolíticas y la demanda del mercado internacional también juegan un rol central en un ordenamiento vertical del territorio. Es así como puertos, hidrovías, corredores bioceánicos son repensados en función de una lógica de eficiencia con la circulación exportadora a partir de la demanda de los principales centros de producción y consumo a nivel global, donde China ocupa un lugar destacado.

De esta manera en esta visión dominante sobre la infraestructura de transporte es posible identificar un énfasis manifiesto en el establecimiento de corredores de exportación que funcionan como enlaces hacia las costas, “hacia afuera”. Esta es una de las características salientes de los macrosistemas de transporte promovidos en América del Sur desde el renovado ciclo primario exportador de fines del siglo XX y principios del XXI. Desde esta perspectiva la provisión de infraestructura debe desarrollarse en dos sentidos: libre circulación regional y conexión global. Es decir, este nuevo ciclo de reprimarización y reconversión de infraestructura refuerza la idea de complementariedad de la economía internacional y las ventajas comparativas estáticas de los países en la división internacional del trabajo.

Pero este proceso está generando resistencias sociales, disputas frente al despojo de las grandes obras de infraestructura. La lucha por la no concreción de estas megas obras puede entenderse como lógicas de defensa de lo común (Gutiérrez Aguilar; 2017). Estas lógicas de producción, reproducción y defensa de lo común que brotan a partir de reiteradas deliberaciones colectivas en formatos asamblearios que se proponen fines e instituyen compromisos, permiten distinguir una forma de lo político que resulta inmediatamente contrapuesta a los intereses de la apropiación privada, a las lógicas acumulativas del capital.

Bibliografía

- Acebal, Anahí y Álvarez, Álvaro (2019). "Disputas en el territorioribereño de Santa Fe. Estudio del conflicto territorial por la infraestructura en la Isla Silgadero". Ponencia presentada en Jornadas Platenses de Geografía. 17, 18 y 19 de octubre, La Plata
- Acebal, Anahí. (2015). "¿Qué ves cuando me ves? Políticas urbanas de erradicación de fracciones sociales empobrecidas. La relocalización de Villa Corpiño Playa Norte, Bajo Judiciales y General Paz (frente al GADA) en la Ciudad de Santa Fe durante el período 2009-2010". Trabajo Final de Carrera. Licenciatura en Ciencia Política-Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe (Argentina). Disponible en *Biblioteca Virtual de Trabajos Finales de Carrera*.
- Ascelrad Henri, (2006). "Las políticas ambientales ante las coacciones de la globalización". En Alimonda Héctor comp. *Los tormentos de la materia. Aportes para una ecología política latinoamericana*. CLACSO, Buenos Aires.
- Ascelrad, Henri, (2004). "Conflictos ambientais no Brasil". Río de Janeiro. Fundação Heinrich Boll.
- Asamblea de Paravachasca (18 de agosto de 2021). Fuego con aroma a autovía y negocio inmobiliario. Recuperado de: <http://diariotortuga.com/?p=59869>.
- ATEC S.A (29 de Julio 2015). "Conexión física entre las ciudades de Santa Fe (Sata Fe) y Paraná (Entre Ríos). Proyecto Ejecutivo. Etapa 1: elección de traza vial."
- ATEC S.A (19 de octubre de 2015). "Conexión física entre las ciudades de Santa Fe (Santa Fe) y Paraná (Entre Ríos). Proyecto Ejecutivo. Etapa 1: elección de traza vial. Aspectos ambientales de seis alternativas".
- Barreda, Andrés, (2005); "*Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales*", México, documento digital disponible en: <http://www.revistapueblos.org/old/spip.php?article311>.
- Bolsa de Comercio Santa Fe (2019). "Documento Corredor Bioceánico Central: Estado de la infraestructura vial y obras proyectadas" - *Informes Especiales del Centro de Estudios y Servicios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe*. Disponible en: www.bcsf.com.ar/ces/ . Última consulta: 02/08/2021.
- Camino de las Sierras (2020). Aviso de Proyecto Alternativa Ruta 38. Tramo Variante Costa Azul-La cumbre. Recuperado de: <https://www.caminosdelassieras.com.ar/data/PDF/AvisoProyectoAutoviaPunilla.pdf>.
- Centro de estudios y acción popular (CEAP) (2 DE NOVIEMBRE DE 2012). "Interrogantes en relación a la obra del nuevo puerto de Santa Fe" Santa Fe. Documento digital disponible en: <http://ceaccionpopular.blogspot.com/>. Última consulta: 02/08/2021.
- Composto Claudia y Navarro Mina Lorena (2014). "Claves de lectura para comprender el despojo y las luchas por los bienes comunes naturales en América Latina". En *Territorios en Disputa*. Composto y Navarro (comp.) Bajo Tierra Ediciones. México DF. Disponible en: https://www.academia.edu/38121849/Territorios_en_disputa_Despojo_capitalista_luchas_en_defensa_de_los_bienes_comunes_naturales_y_alternativas_emancipatorias_para_Am%C3%A9rica_Latina_-_Claudia_Composto_y_Mina_Lorena_Navarro_Compiladoras.
- Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe (2006). "Aportes para la formulación del plan estratégico de la región centro. Propuestas para el desarrollo económico de la provincia de santa fe y la región centro". Disponible en: www.bcsf.com.ar/ces/ . Última consulta: 02/08/2021.
- Crovella, Fernán y Acebal Anahí (2018). "Inundaciones recurrentes, territorialidades emergentes y desalojos latentes. Conflictos del habitar en el barrio La Vuelta del Paraguayo, de la ciudad de Santa Fe, a principios del siglo XXI". *Cuaderno Urbano*. Volumen 25 N° 25 (noviembre de 2018) Pp. 051-072. ISSN 1666-6186.
- El Diario de Carlos Paz (20-03-2018) " Schiaretti reiteró la importancia del Corredor Bioceánico" - Disponible en: <https://www.eldiariodecarlospaz.com.ar/provincial/2018/3/10/schiaretti-reitero-la-importancia-del-corredor-bioceanico-49230.html>) - Última consulta: 02/08/2021.

- Diario UNO Santa Fe (29/01/2016). “Colastiné Sur vigila la defensa y advierte sobre el regreso a casa”. Disponible en: <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/colastine-sur-vigila-la-defensa-y-advierte-el-regreso-casa-n2032195.html>. Última consulta: 02/08/2021
- Diario El Litoral (04/01/2016) “Rincón y Arroyo Leyes, acordonados con bolsas”. Redacción Luciano Andreychuk. Disponible en: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2016/01/04/metropolitanas/AREA-02.html>. Última consulta:02/08/2021
- Federici, Silvia (2018). *El Patriarcado del Salario*. Ed. Tinta Limón. Buenos Aires
- Fernandes, Bernardo (2005). “Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: Contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais” *OSAL* 16, CLACSO, Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/osal/20110312111042/34MFernandes.pdf>
- Foucault, Michel (1978). *Microfísica del poder*. Madrid. La Piqueta.
- Gudynas, Eduardo (2004). *Ecología, Economía y Ética del Desarrollo Sostenible*. Coscoroba Ediciones. 5ta Edición Revisada. Montevideo.
- Gutiérrez Aguilar, Raquel (2017). *Horizontes comunitario-populares. Producción de lo común más allá de las políticas estado-céntricas*. Editorial Traficantes de Sueños. Madrid.
- Haesbaert (2013). “El mito de la desterritorialización: del fin de los territorios a la multiterritorialidad” México, Siglo XXI.
- Harvey David (2005); “El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión”. En *El nuevo desafío imperial*. Panitch y Layes (Editorial). Socialist Register, CLACSO, Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf>
- IIRSA -COSIPLAN, (2017), “Cartera de Proyectos” Recuperado de: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_DIGITAL.pdf
- Izaguirre, Inés (1998) “Presentación. Reflexiones sobre la violencia”. En Izaguirre coordinación y compilación, *Violencia social y derechos humanos*. Buenos Aires: Eudeba.
- La voz - Redacción (24/12/2020). “Autovía de Punilla: aval legislativo para expropiar tierras para el nuevo trazado”. Disponible en: <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/autovia-de-punilla-aval-legislativo-para-expropiar-tierras-para-nuevo-trazado/> .
- Lefebvre, Henri (2013) *La producción del Espacio*. Capitán Swing. Madrid.
- Manzanal Mabel, (2014); “Desarrollo. Una perspectiva crítica desde el análisis del poder y del territorio”. *Realidad Económica* 283, IADE. Buenos Aires. Disponible en: http://www.iade.org.ar/system/files/ediciones/realidad_economica_283.pdf
- Marín, Juan Carlos (1996). *Conversaciones sobre el poder*. Instituto Gino Germani. Oficina de Publicaciones CBC. UBA. Buenos Aires.
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Exterior y Culto, (24 de octubre de 2020). “Los corredores bioceánicos son claves para la integración regional”. Disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/los-corredores-bioceanicos-son-claves-para-la-integracion-regional>.
- Núñez, Ana (2012). *Lo que el agua (no) se llevó. Política urbana: poder, violencia e identidades sociales*. Buenos Aires: El Colectivo ediciones. 2012.
- Página 12, Lewkowicz Javier (25.02.2021) “Entrevista con el flamante embajador argentino en el gigante asiático Vaca Narvaja: ‘China fue clave para que no colapsara el sistema sanitario argentino’”. Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/325941-vaca-narvaja-china-fue-clave-para-que-no-colapsara-el-sistema> . Última consulta: 02/08/2021.
- Periódico El Pausa (2016/01/02) – “Falsa alarma y filtraciones en Colastiné Sur”. Disponible en: <http://www.pausa.com.ar/2016/01/falsa-alarma-y-filtraciones-en-colastine-sur/>. Última consulta: 02/08/2021.

- Portal Gobierno de la Provincia de Córdoba (S/D) - “Corredor Bioceánico NOA Centro Atacama”. Disponible en: <https://www.cba.gov.ar/programa/corredor-bioceanico-noa-centro-atacama/> - Última consulta: 02/08/2021.
- Portal Santa Fe Provincia (S/D) - “Relaciones Internacionales e Integración Regional / Integración Regional / Región Centro / Participación de la Sociedad Civil”. Disponible en: [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/124298/\(subtema\)/93662](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/124298/(subtema)/93662). Última consulta: 02/08/2021.
- Porto Gonçalves, Carlos (2008). “De Saberes y de Territorios - diversidad y emancipación a partir de la experiencia latino-americana”. En Ceceña, Ana E. *De los saberes de la emancipación y de la dominación*. CLACSO, Buenos Aires, Pp. 37-52.
- Porto Gonçalves, Carlos (2003). “A geograficidade do social; uma contribuição para o debate metodológico sobre estudos de conflito e movimentos sociais na América Latina” En *Movimientos Sociales y Conflicto en América Latina* Seoane (Comp.) CLACSO, Buenos Aires.
- Proyecto Revuelta (2012). “No a IRSA”. Material de formación interna.
- Región Centro s/s. “Documento sobre la historia de la Región Centro”. Disponible en: www.regioncentro.gov.ar/institucional/#historia . Última consulta: 02/08/2021.
- Región Centro (05/10/2018) - “Se realizó en Santa Fe la Jornada Taller “Estado Actual y Perspectivas de Desarrollo del Corredor Bioceánico Central con Influencia y Origen en la Región Centro” - Novedades Región Centro. Disponible en: www.regioncentro.gov.ar/blog/2018/10/05/se-realizo-en-santa-fe-la-jornada-taller-estado-actual-y-perspectivas-de-desarrollo-del-corredor-bioceanico-central-con-influencia-y-origen-en-la-region-centro/ - Última consulta: 02/08/2021.
- Secretaría de Ambiente. Ministerio de Coordinación del Gobierno de Córdoba (13 de mayo de 2021). Audiencia Pública por Autovía en el Valle de Punilla. Recuperada de: <https://www.youtube.com/watch?v=gc8tvG7FN2c>.
- Santos, Milton (2000). *La Naturaleza del Espacio*. Editorial Ariel, Barcelona.
- Santos Milton, (1996). *De la totalidad al lugar*. 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>.
- Soijet, Mirta (2011a) “Las ciudades y su hinterland en el marco de las prácticas metropolitana”. En *Agenda metropolitana. Santa Fe-Paraná*. Soijet (Comp). Ed. UNL. Santa Fe.
- Zentner, Tamara (2016). “La construcción del territorio. Experiencias, producción y apropiación del espacio de los sectores populares en Santa Fe”. Tesina de Grado. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe.