

Infraestructura de transporte y modelos de acumulación en la región centro de Argentina. Aportes para el estudio del Corredor Bioceánico Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo

ANAHÍ ACEBAL. Instituto de Humanidades y Ciencias del Litoral. Universidad Nacional del Litoral – Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina | anahiacebal@gmail.com |  0000-0003-4124-4047

ÁLVARO ÁLVAREZ. Instituto de Historia Geografía y Ciencias Sociales. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina | alvaroalvareztandil@gmail.com |  0000-0003-3648-357X

Fecha de entrega: 10 de febrero de 2023 / Fecha de aprobación: 20 de abril de 2023

RESUMEN

Durante la primera década del siglo XXI, luego del colapso del modelo de acumulación neoliberal, se desarrollaron en América Latina planes y programas de infraestructura que buscaron re-adaptar la infraestructura existente a las nuevas dinámicas de circulación de flujos, sobre todo a partir de un aumento en la exportación de commodities y un incremento de la demanda internacional de materias primas.

Estos planes, iniciativas y programas —la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana, el Plan Puebla Panamá, el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, entre otros— fueron re-diseñando la geografía regional en función de nuevos corredores. En tal sentido, en la actualidad, la logística multimodal y la bi-oceanidad en la circulación son aspectos destacados del transporte regional y se emplazan en los territorios infraestructuras de gran porte con el objetivo de garantizar fluidez (puertos, aeropuertos, autovías, túneles, vías férreas, ductos, gasoductos, etc).

La región centro de la Argentina —integrada por las provincias de Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba— es un importante ejemplo de esa re-adaptación en la circulación con la pretensión de construir un corredor bi-oceánico articulado multimodalmente con la hidrovía Paraguay–Paraná, que es la vía exportadora más importante de la Argentina.

El siguiente trabajo analiza cómo la infraestructura exportadora se articula y desarrolla en un territorio nodal en la expansión del modelo de acumulación dominante en la Argentina caracterizado por la reprimarización productiva, la concentración económica y la extranjerización.

Con ese propósito analítico el objetivo general de este trabajo es estudiar la manera en que las actividades productivas y fundamentalmente el comercio internacional, en un contexto histórico

marcado por la fragmentación de la producción y de incremento de los flujos globales, impulsan la construcción de determinados macrosistemas de infraestructura, que son condicionantes en la organización social y económica del territorio.

La pregunta metodológica que guio esta investigación es qué infraestructura se promueve en la región centro y para qué modelo de acumulación. El resultado al que arriba este trabajo, se abona con otras investigaciones desarrolladas y en curso, y pone de manifiesto que los programas de infraestructura hegemónicos no promueven la integración del territorio regional —por el contrario, fragmentan territorialidades preexistentes— sino la articulación de la producción primaria de la región con las necesidades de los principales centros industrializados.

Palabras clave: infraestructura, corredores bioceánicos, extractivismo.

Transport infrastructure and accumulation models in the central region of Argentina. Contributions to the study of the Bioceanic Corridor Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo

ABSTRACT

During the first decade of the 21st century, after the collapse of the neoliberal accumulation model, infrastructure plans and programs were developed in Latin America that sought to re-adapt the existing infrastructure to the new dynamics of flow circulation, especially as a result of an increase in the export of commodities and an increase in the international demand for raw materials.

These plans, initiatives and programs —the South American Regional Infrastructure Integration Initiative, the Puebla Panama Plan, the South American Infrastructure and Planning Council, among others— were redesigning the regional geography in terms of new corridors. In this sense, at present, multimodal logistics and bi-ocean circulation are important aspects of regional transportation and large-scale infrastructures (ports, airports, highways, tunnels, railways, pipelines, gas pipelines, etc.) are located in the territories in order to guarantee fluidity.

The central region of Argentina —made up of the provinces of Entre Ríos, Santa Fe and Córdoba— is an important example of this re-adaptation in circulation with the aim of building a bi-oceanic corridor articulated multimodally with the Paraguay–Paraná waterway, which is the most important export route in Argentina.

The following paper analyzes how the export infrastructure is articulated and developed in a nodal territory in the expansion of the dominant model of accumulation in Argentina, characterized by productive reprimarization, economic concentration and foreign ownership.

With this analytical purpose, the general objective of this work is to study the way in which productive activities and, fundamentally, international trade, in a historical context marked by the fragmentation of production and the increase of global flows, drive the construction of certain infrastructure macrosystems, which are conditioning factors in the social and economic organization of the territory.

The methodological question that guided this research is what infrastructure is promoted in the central region and for what model of accumulation. The result of this work is based on other research developed and in progress, and shows that the hegemonic infrastructure programs do not promote the integration of the regional territory —on the contrary, they fragment pre-existing territorialities— but rather the articulation of the primary production of the region with the needs of the main industrialized centers.

Keywords: infrastructure, bioceanic corridors, extractivism

Infraestructura de transporte e modelos de acumulação na região central da Argentina. Contribuições ao estudo do Corredor Bioceânico Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo

RESUMO

Durante a primeira década do século XXI, após o colapso do modelo de acumulação neoliberal, foram desenvolvidos planos e programas de infraestrutura na América Latina que buscavam readaptar a infraestrutura existente à nova dinâmica de circulação de fluxos, especialmente a partir do aumento da exportação de commodities e aumento da demanda internacional por matérias-primas.

Esses planos, iniciativas e programas —a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, o Plano Puebla Panamá, o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento, entre outros— foram redesenhando a geografia regional a partir de novos corredores. Nesse sentido, atualmente, a logística multimodal e a bioceanidade em circulação são aspectos marcantes do transporte regional e grandes infraestruturas estão localizadas nos territórios com o objetivo de garantir a fluidez (portos, aeroportos, rodovias, túneis, ferrovias, dutos, gasodutos, etc).

A região central da Argentina —integrada pelas províncias de Entre Ríos, Santa Fe e Córdoba— é um importante exemplo dessa readaptação em circulação com o objetivo de construir um corredor bioceânico articulado multimodalmente com a hidrovía Paraguai–Paraná, que é o canal de exportação mais importante da Argentina.

O seguinte trabalho analisa como a infraestrutura exportadora se articula e se desenvolve em um território nodal na expansão do modelo de acumulação dominante na Argentina caracterizado pela reprimarização produtiva, concentração econômica e estrangeirização.

Com este propósito analítico, o objetivo geral deste trabalho é estudar a forma como as atividades produtivas e fundamentalmente o comércio internacional, num contexto histórico marcado pela fragmentação da produção e pelo aumento dos fluxos globais, promovem a construção de determinados macrossistemas de infraestrutura, que são fatores determinantes na organização social e econômica do território.

A questão metodológica que norteou esta pesquisa é qual infraestrutura é promovida na região central e para qual modelo de acumulação. O resultado a que chega este trabalho, creditado a outras pesquisas desenvolvidas e em andamento, mostra que os programas hegemônicos de infraestrutura não promovem a integração do território regional —pelo contrário, fragmentam territorialidades pré-existentes— mas a articulação da produção atenção primária da região com as necessidades dos principais centros industrializados.

Palavras-chave: infraestrutura, corredores bioceânicos, extrativismo.

Introducción

Economía y territorio son el resultado de la actividad humana que se desarrolla siempre en un contexto histórico delimitado por condiciones materiales. En el análisis de las formaciones espaciales y del emplazamiento territorial de los circuitos productivos, desarrollados en diferentes condiciones históricas, el estudio de la relación entre recursos, técnicas y relaciones de poder constituye un aspecto nodal.

Con ese propósito analítico —el estudio de la relación entre recursos, técnicas y relaciones de poder— el objetivo general de este trabajo es analizar la manera en que las actividades productivas y fundamentalmente el comercio internacional, en un contexto histórico marcado por la fragmentación de la producción y de incremento de los flujos globales, impulsan la construcción de determinados macrossistemas de infraestructura, que son condicionantes en la organización social y económica del territorio.

En tal sentido nos proponemos abordar la relación entre los modelos de acumulación hegemónicos en la región centro de la Argentina, las obras de infraestructura promovidas por los actores hegemónicos, y los impactos económicos de dichas obras que integran el denominado corredor bioceánico Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo. La pregunta metodológica que guía esta investigación es: qué infraestructura se promueve y para qué modelo de producción y circulación en la región centro de la Argentina.

A partir de este interrogante, metodológicamente esta propuesta fue construida considerando la relación dialéctica entre los procesos globales y locales, entre la totalidad y el lugar, en un análisis multiescalar (Santos, 1996; Garcia, 1994) que intenta dar cuenta de los impactos espaciales de los corredores de infraestructura proyectados sobre territorios que son considerados estratégicos para las actuales dinámicas de circulación de flujos en la región (Álvarez, 2020).

La fragmentación del proceso productivo a escala global es una de las características fundamentales de la producción capitalista pos crisis de los 70 acentuada en las primeras décadas del siglo XXI por una feroz competencia intercapitalista por el reparto de los mercados y las materias primas del sistema mundial y uno de los factores centrales en lo que Santos analiza cómo la transformación de los territorios nacionales en espacios nacionales de la economía internacional (1993). Este proceso de fragmentación de la producción a escala mundial reproduce las históricas asimetrías entre los centros desarrollados y las periferias subdesarrolladas siendo uno de los aspectos más relevantes del desarrollo geográfico desigual (Harvey, 2007; Smith, 2006).

El propósito de los actores hegemónicos en la economía es suprimir todo obstáculo que dificulte la libre circulación de las mercaderías, de las informaciones y del dinero, a partir de las acciones técnicas y normativas que refuerzan el proceso de transnacionalización del territorio. Las grandes obras de infraestructura, con un alto impacto en la morfología del espacio, son fundamentales en este sentido, aspecto evidenciado en nuestro problema de investigación.

Por lo antedicho, una de las conclusiones principales del estudio de la relación entre los recursos, las técnicas y las relaciones de poder, es que bajo el eufemismo de corredor bioceánico se solapa la promoción de una infraestructura que lejos de integrar las economías locales y regionales es funcional a la fragmentación de la producción a escala internacional, posibilitando el desarrollo de cadenas globales de producción dominadas por actores hiperconcentrados, lo que vulnera los territorios y a los actores locales en función de modelos extractivistas, y aumenta su fragilidad ante los cambios en las dinámicas internacionales.

Con esta premisa el trabajo estará dividido en tres apartados y algunas conclusiones. Metodológicamente estos apartados están ordenados siguiendo una lógica de escalas, desde los modelos de acumulación e inserción internacional, hasta los impactos en el lugar. En el primer apartado abordaremos consideraciones generales sobre la consolidación de modelos de acumulación e inserción internacional pos crisis del capital de principios del siglo XXI. En el segundo apartado recuperaremos aspectos centrales de las infraestructuras dominantes en la región en el marco de mega proyectos de escala regional como la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Sudamericana (en adelante IIRSA), o de escala global como el proyecto de “la Franja y la Ruta”. Finalmente nos interesa caracterizar la producción en la denominada Región Centro de Argentina para reflexionar acerca de la proyección de la infraestructura necesaria para la profundización de la apropiación extractivista en este lugar.

1. Modelos de acumulación hegemónicos en la región centro de la Argentina. Una puesta en contexto

Entendemos a un modelo de acumulación como un recorte espacio-temporal del proceso de reproducción ampliada del capital, un bloque histórico-geográfico que nos permite

observar el complejo entramado de relaciones de poder en sus múltiples dimensiones. Como plantean Schorr y Wainer:

Un modelo de acumulación debe ser comprendido en sus aspectos económicos, sociales y políticos, es decir, por la estructura económica y social y las luchas políticas y sociales que fueron conformando esa estructura. En este sentido, un modelo de acumulación quedaría delimitado a partir de la conformación del bloque dominante (en una determinada fase de desarrollo capitalista), que define, no sin conflictos y disputas, la forma de propiedad predominante, el eje productivo central, el tipo de inserción del país en la división internacional del trabajo, la forma principal de generación y apropiación del excedente, la función económica que cumple el salario y la naturaleza de las políticas públicas y, más ampliamente, del propio Estado (2017, p. 9).

El siglo XXI encontró a América Latina sumergida en una profunda crisis económica y social como consecuencia del colapso de las políticas neoliberales, y de un modelo de acumulación hegemonizado por el capital financiero desde los años 70, profundizado en la última década del siglo XX.

La crisis regional, que en Argentina mostró su mayor crudeza en los albores de diciembre del 2001 con la renuncia del entonces presidente Fernando de La Rúa en el contexto del primer gran estallido social del siglo XXI, sumó al gobierno argentino a una larga lista de mandatarios que tuvieron que dimitir. Antes habían sido destituidos Fernando Collor de Mello en Brasil (1992), Carlos Andrés Pérez en Venezuela (1993), Abdala Bucaram en Ecuador (1997), Cubas Grau en Paraguay (1999), Alberto Fujimori en Perú (2000) y Jamil Mahuad en Ecuador (2000).

Si bien en la mayoría de los casos el eje de crisis fue el colapso del modelo de acumulación, el impacto de la renuncia del presidente argentino fue clave en la región porque se percibió como una consecuencia directa de los efectos de las políticas neoliberales y de las responsabilidades del Fondo Monetario Internacional (FMI) en limitar el ejercicio soberano de los gobiernos, dado que Argentina había sido tomada como un ejemplo de éxito de las reformas aplicadas en la década del noventa y promovidas por el denominado Consenso de Washington.

Desde la aplicación de estas políticas, el desguace de los Estados de la región y la subasta de las empresas públicas, el ciclo de modesta expansión que se extendió entre 1991 y 1994 fue seguido por la retracción derivada de crisis globales y sus consecuencias como el “efecto tequila” y el de la crisis asiática que en Argentina se conjugó con una gran recesión económica y un empeoramiento de todos los indicadores sociales (Torrado, 2010; Basualdo, 2002). Según datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en 1990 había en la región 200 millones de pobres y al terminar la década el número ascendía a 211 millones representando el 44% de la población en 2002.

Las graves carencias del modelo de acumulación se hicieron evidentes y los efectos políticos de esta contracción económica fueron diversos y complejos, pero tuvieron mucho que ver con lo que se ha denominado el giro progresista en las preferencias electorales de un sector importante de la población que marcaron el desarrollo de las políticas económicas y sociales en la primera década del siglo XXI (Aspiazú y Schorr, 2010).

Estabilidad económica, a partir del aumento de las exportaciones y el crecimiento de las reservas para hacer frente a los efectos del desajuste financiero, y de gobernabilidad en un contexto de prolongada crisis social fueron las premisas buscadas por los sucesivos gobiernos en la región en general y en Argentina en particular (Félez, 2010).

Gudynas plantea que en la región va a consolidarse un modelo de apropiación de la naturaleza que responde cabalmente a las dinámicas productivas de los centros industrializados. El modelo de acumulación prioriza la apropiación de la naturaleza en función de los modelos productivos de los centros. Para el autor hay una distinción entre el concepto marxista de modo de producción y la realidad del extractivismo:

El sentido usual del término “producción” en los MdeP exige precisiones. Es que los extractivismos en sentido estricto no son un sector “productivo”, ni tampoco una “industria”, tal como planean los defensores de esos emprendimientos. Entender la extracción y exportación, pongamos por caso de hierro, representa una “producción” o es una “industria extractiva”, lo ha servido como legitimación ante la opinión pública de esos emprendimientos, amparándose en los imaginarios industrialistas (tales como contar con fábricas y obreros, y servir al progreso). Pero en los extractivismos no hay producción, sino que distintos modos de extraer recursos naturales (2016, p.100).

Siguiendo a Gudynas, los modos de apropiación describen diferentes formas de organizar la apropiación de distintos recursos naturales para atender a las demandas de consumo en sus contextos sociales y ambientales. La apropiación se refiere tanto a la extracción de recursos y las diferentes formas de circulación, como a su uso (Gudynas, 2016).

El siglo XXI fue inaugural de un periodo donde la región se reposiciona en el orden internacional como proveedora de materias primas indispensables para el desarrollo de los actuales patrones productivos, tierras raras, minerales, agua, hidrocarburos mediante extracción no convencional, alimentos y producción agraria fueron los recursos que la región aportó al comercio internacional de materias primas y que fue consolidando lo que algunos autores y autoras (Svampa 2013, Svampa y Slipak, 2015) consideran como el paso de un “Consenso de Washington” al “Consenso de los commodities”. Tal como plantea Svampa:

El «Consenso de los Commodities» subraya el ingreso de América Latina en un nuevo orden económico y político-ideológico, sostenido por el boom de los precios internacionales de las materias primas y los bienes de consumo demandados cada vez más por los países centrales y las potencias emergentes. Este orden va consolidando un estilo de desarrollo neoextractivista que genera ventajas comparativas, visibles en el crecimiento económico, al tiempo que produce nuevas asimetrías y conflictos sociales, económicos, ambientales y político-culturales. Tal conflictividad marca la apertura de un nuevo ciclo de luchas, centrado en la defensa del territorio y del ambiente, así como en la discusión sobre los modelos de desarrollo y las fronteras mismas de la democracia (2013, p. 1).

Este nuevo ciclo extractivista, como postula Machado Araoz representa, en las actuales circunstancias —de crisis ecológica global e inauguración de una fase de explotación capitalista no convencional— la cabal expresión ecológico-geopolítica del colonialismo del siglo XXI (Machado Araoz, 2016) y trae aparejado en la región la consolidación de dinámicas repri-marizantes, de concentración y extranjerización económica. Este modelo de apropiación

extractivista¹ requiere indispensablemente la readaptación de la infraestructura existente y la construcción de nueva infraestructura acorde a estas nuevas dinámicas, aspecto que abordaremos en el apartado siguiente.

Otro signo nodal en este cambio de época es el ascenso de China como potencia principal del orden internacional, iniciando una disputa multidimensional en el escenario global que, encubierta en la metáfora de Guerra Comercial, oculta una feroz disputa entre EEUU y China por el reparto de aquellos recursos imprescindibles para sostener materialmente los sistemas productivos hegemónicos. Como plantea Sevares (2011):

El aumento de la demanda china estimuló una fuerte mejora en los términos del intercambio de la región, que se apreciaron un 13 % entre 2000 y 2009. El incremento del consumo chino en productos de exportación, como minerales, combustibles y oleaginosas, fue mucho mayor que el aumento del consumo en el resto del mundo, lo cual impactó en los precios de esos productos (p. 39).

El incremento de los precios de los productos primarios mejora los términos del intercambio, pero también estimula la especialización en estos bienes de los países periféricos, que se abocaría en las últimas décadas a la construcción de un complejo entramado de redes de infraestructura funcionales a esta reprimarización económica. Mega obras de infraestructura, comprendidas en proyectos de escala regional, que podríamos denominar como “infraestructura extractivista” (Álvarez, 2019, 2020).

En este proceso la región centro de la Argentina —conformada por las provincias de Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba— se hiper especializa en la exportación de bienes primarios generando dinámicas de transformación infraestructural en toda la cadena de transporte de commodities: rutas, puertos, puentes, vías férreas, etc. para adaptar la circulación a las actuales demandas del mercado internacional. Así, el Corredor Bioceánico Central Porto Alegre–Coquimbo adquiere una centralidad estratégica en dicha región.

Como sostiene David Herrera Santana (2019) las mega obras de infraestructura responden 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. El autor remarca el concepto de “poder infraestructural” (2019, p.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.

Recuperando los aportes de Herrera Santana (2019) es pertinente observar en el caso de la zona núcleo del país, territorio dónde se emplaza el Corredor Bioceánico Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo como 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 lo cual suele ser un desencadenante de conflictos sociales y ambientales (Álvarez y Acebal, 2021).

¹ ver debates Gudynnas (2016)

2. El Corredor Bioceánico Central Porto Alegre – Santa Fe – Coquimbo, en la Región Centro

El Corredor Bioceánico Central Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo es parte de uno de los ejes de integración estratégico de la IIRSA. Esta iniciativa, que tiene como base un documento de diagnóstico elaborado por el Banco Iberoamericano de Desarrollo (BID), se propone la adaptación de la infraestructura y logística suramericana a las necesidades de los nuevos patrones de transporte internacional. Esta propuesta para la optimización de la circulación de la mercancía, que buscó reducir o eliminar los “cuellos de botella” a la libre circulación, tiene como Comité Técnico coordinador, al BID, a la Corporación Andina de Fomento (CAF) y al Fondo Financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) (Álvarez, 2019).

Dicho Comité estableció, en su Plan Estratégico, una propuesta de integración a través de la superación de barreras geográficas, el acercamiento a los mercados y nuevas oportunidades económicas para los países. Así es que se diseñaron una “Cartera de Proyectos” de megas obras de infraestructuras en distintos “Ejes de Integración” con el objetivo de articular los territorios más atractivos para la acumulación del capital con los centros internacionales de producción y consumo, a través de puertos ubicados en el Atlántico y en el Pacífico (IIRSA – COSIPLAN, 2017; Álvarez, 2019).

En el Eje de Integración denominado “MERCOSUR – Chile” se proyecta el 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.

En su análisis es oportuno remarcar la importancia de la región centro en general y de Santa Fe en particular, dado que es allí donde el corredor se articula con la Hidrovía Paraguay–Paraná siendo un punto logístico de relevancia estratégica en el direccionamiento de cargas NORTE–SUR y ESTE–OESTE. Por este motivo la interconexión multimodal en el complejo portuario santafesino es un aspecto de suma importancia para comprender las dinámicas del transporte de cargas y las obras de infraestructuras proyectadas en ese territorio.

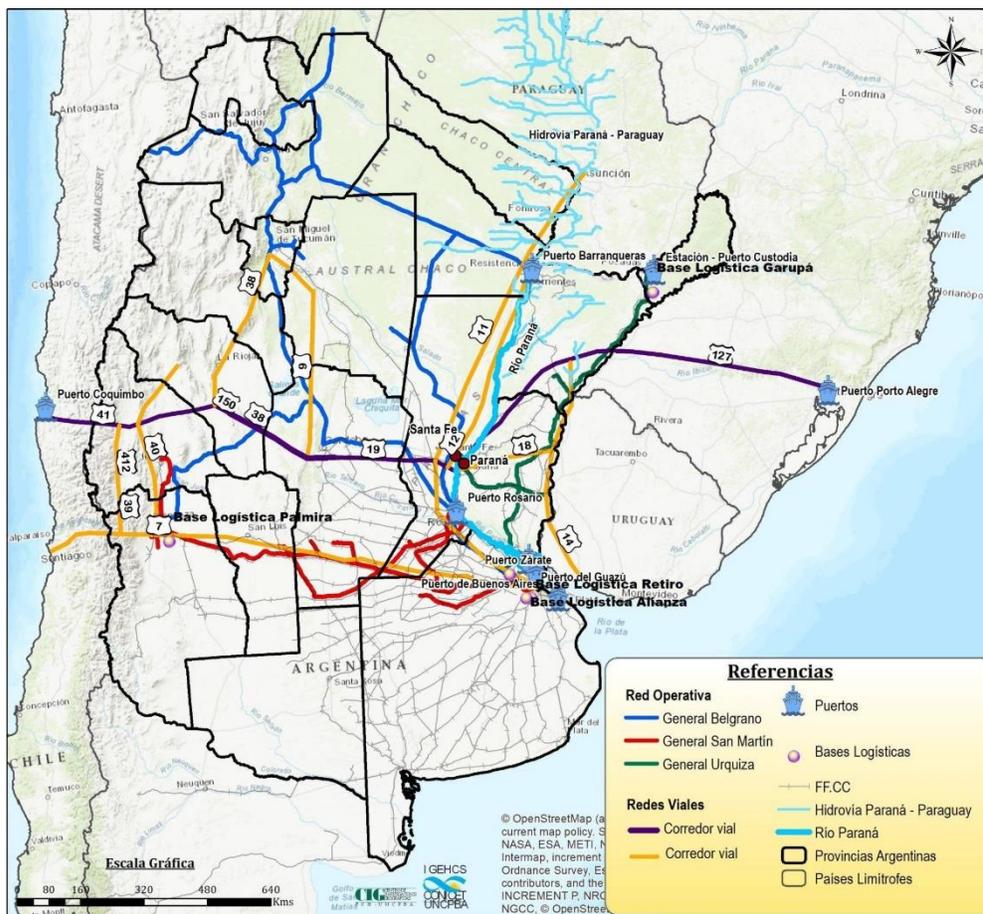
En el año 2011, la IIRSA se incorporó al Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) dependiente de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). En el año 2012 se diseñó el Plan de Acción Estratégico 2012–2022 del COSIPLAN, en el cual se establecieron las obras que involucra cada eje. En el año 2017 se revisó este plan estratégico, viéndose actualizada la cartera de proyectos. En la actualidad, si bien la IIRSA se encuentra debilitada por la desintegración de la UNASUR, estos proyectos siguen vigentes porque son la base para las proyecciones de otros planes y programas de planificación territorial como el Plan Estratégico Territorial (en sus diferentes versiones), proyectos regionales, e iniciativas globales como la “Nueva Ruta de Seda” impulsada por el Estado Chino a escala mundial y con fuerte incidencia en América Latina (Álvarez, 2020).

Este Corredor Bioceánico es una obra de gran importancia geopolítica, por un lado, porque es una arteria fundamental para la estrategia comercial de Sudamérica debido a que permitiría reducir los tiempos y los costos de transporte de los productos agrarios y mineros hacia los mercados asiáticos, particularmente el chino (Álvarez, 2019, 2020). Y por otro, como dijimos, porque se articula con otro eje como es la hidrovía Paraguay–Paraná, a través del cual se comercializa la producción de granos y derivados agroindustriales de Argentina, Paraguay, Bolivia y parte de la producción del Estado de Mato Grosso de Brasil. Esta articulación entre ambos ejes es central ya que al conectarse la Hidrovía Paraguay–Paraná con la Hidrovía Paraná Tieté, el Corredor Bioceánico Central Porto Alegre–Coquimbo se transforma en un camino de

salida de toda la producción de Sao Paulo (Brasil) para su exportación por el Océano Pacífico (Acebal y Álvarez, 2021; Álvarez, 2019; IIRSA-COSIPLAN, 2017).

El siguiente mapa georeferencia las articulaciones multimodales del corredor bioceánico y la hidrovía Paraguay-Paraná.

Figura 1. Articulaciones multimodales del Corredor Bioceánico Central Porto Alegre-Coquimbo y la Hidrovía Paraguay-Paraná.



Fuente: Álvarez; 2019.

Sobre Argentina se extiende el 65% del Corredor Bioceánico Porto Alegre-Santa Fe-Coquimbo. La proyección y desarrollo del mismo implica concretamente la adecuación o realización de una serie de infraestructuras que permitan atravesar las provincias de Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba, La Rioja y San Juan. Lo que involucra concretamente a las ciudades: Paso de los Libres, Corrientes, Paraná, Santa Fe, San Francisco, Córdoba, Carlos Paz, Chamental y San José de Jáchal. Las obras asociadas a la readaptación de infraestructura y logística de dicho Corredor adquieren principal importancia en la Provincia de Santa Fe, en general, y el municipio de Santa Fe, en particular, puesto que es aquí en donde se conecta, precisamente, este Corredor con la Hidrovía Paraguay-Paraná (Álvarez y Acebal, 2021).

Desde 1998 los Estados provinciales de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos impulsan el desarrollo de infraestructura regional adecuada, para “potenciar la circulación de bienes, personas y servicios en los corredores de integración sudamericanos (fluviales, ferroviarios o

carreteros)”. Esto resulta clave para fomentar el “comercio intra y extra regional” y “desarrollar la infraestructura de transporte” (portuaria, carretera, ferroviaria, aeroportuaria), que permita optimizar la Hidrovía Paraguay–Paraná y desarrollar lineamientos para un “ordenamiento logístico” que potencie el sistema de salida de la producción (Región Centro, 05/10/2018).

En este sentido, la creación de la “Región Centro”² por parte de estas tres provincias se establece como un intento de sentar una base de negociación conjunta frente al gobierno nacional y de acción concertada frente al mercado internacional y el Mercado Común del Sur (Mercosur) (Alonso, 2006). A través de ella, sus gobiernos propiciaron 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/Ra).

Las distintas entidades productivas y empresariales que participan de la Región Centro también proponen el fortalecimiento institucional de este espacio y el desarrollo de una serie de proyectos de inversión en pos de la realización de infraestructura de transporte para mejorar “la productividad y la estructura de costos de las empresas”. Así, desde la primera década del siglo XXI, podemos observar el impulso de las distintas entidades productivas y empresariales locales para el desarrollo de un sistema de infraestructura de transporte de cargas que apunte “a consolidar y fortalecer el proceso de integración regional con el Mercosur”, como así también a “fomentar el desarrollo económico regional y territorial sobre la base de ejes y corredores multimodales que constituyan una red de transporte integrada con elevados niveles de articulación” (Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe, 2007; Bolsa de Comercio de Santa Fe, 2014a, 2014b).

Entonces, en consonancia con las proyecciones de la IIRSA para el eje del Corredor Bioceánico Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo, los documentos institucionales confeccionados por la Región Centro y los elaborados por las entidades productivas, consideran a esta Región con una “posición de privilegio” en el marco del Mercosur, por el “incremento de las ventajas comparativas de la actividad productiva de las tres provincias y toda su zona de influencia” y exigen el “desarrollo de normas, procedimientos y de obras de infraestructura” que fortalezcan la integración regional (Santa Fe Provincia – Región Centro; S/R, Red del Corredor Bioceánico Central, 16/06/2019).

De esta manera, es que, desde este espacio subnacional, se abona a la concreción de obras de infraestructuras que son parte de la cartera de proyectos del Eje Mercosur–Chile de IIRSA. Nos referimos específicamente a la realización del Nuevo Enlace vial entre Santa Fe y Paraná, del túnel de Agua Negra en San Juan y de la nueva autovía del valle de Punilla —parte del proyecto de “Mejoramiento de la conexión Córdoba – Patquía (La Rioja)” —, las cuales fueron consideradas, en un informe de 2019 sobre el estado de la infraestructura actual y de las obras proyectadas en el Corredor Bioceánico Central de la Bolsa de Comercio de Santa Fe, como “piezas fundamentales” para la concreción del Corredor Bioceánico Central.

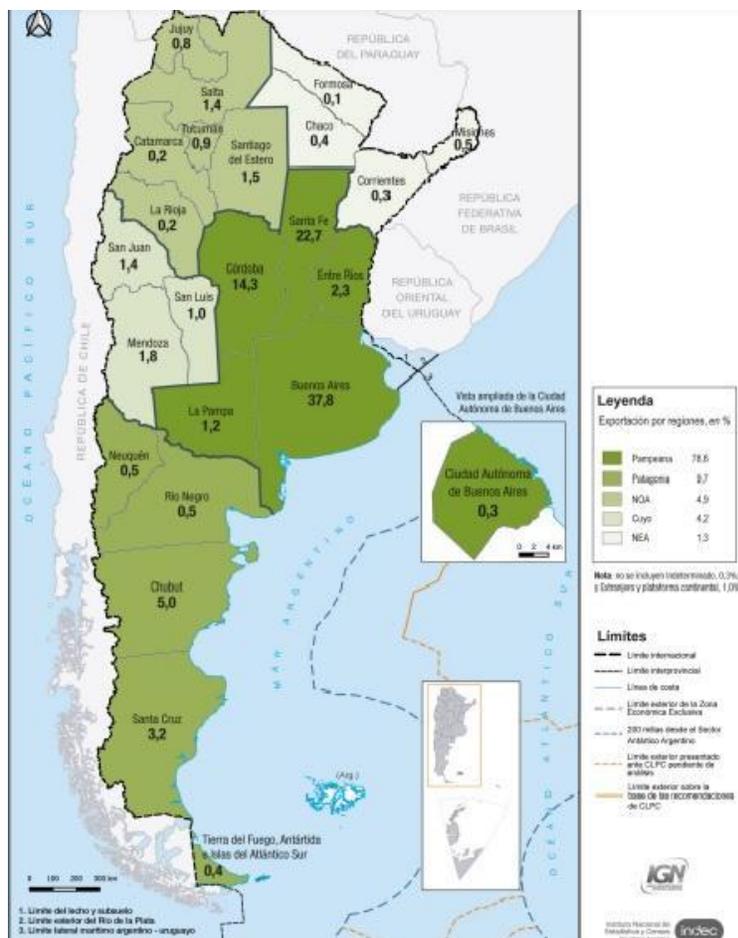
² La Región Centro es definida como “un espacio político subnacional, que agrupa a las provincias de Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe, con el fin de promover su desarrollo económico social; conformando un área de gran potencial para transitar el favorable escenario de la economía internacional. (...) Las comisiones de trabajo se integran con participación del sector público y privado a través de representantes de los distintos Ministerios y de los Foros de la Sociedad Civil de cada una de las provincias. (Santa Fe Provincia – Región Centro. S/D).

3. Impactos económicos de las obras prioritarias en el denominado corredor bioceánico Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo

Como se planteó en la introducción, en este apartado nos proponemos dar cuenta de ciertas características generales de la Región Centro de Argentina, en relación a las características productivas y las dinámicas de concentración y extranjerización económica de la misma, para pensar en este marco la necesidad de los actores hegemónicos de impulsar la readaptación de la infraestructura de transporte.

A partir de los datos construidos por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) en los años 2021 y 2022, podemos afirmar que el 39,3% de las exportaciones en Argentina se concentra en la Región Centro. Los rubros “productos primarios” y “manufacturas de origen primario” son los que predominan en estas exportaciones. Dentro del primero, particularmente, los complejos exportadores que priman son, en primer lugar, la soja y el girasol, y, en segundo, el sector cerealero, especialmente de maíz y de trigo (INDEC, 2021, 2022). Dentro de las manufacturas de origen primario tienen preponderancia las oleaginosas y también ocupan un lugar significativo los “residuos y desperdicios de la industria alimenticia” (INDEC, 2021, 2022).

Figura 2. Origen provincial de las exportaciones por regiones económicas y otros, según grandes rubros. Primer semestre de 2022.



Fuente: INDEC, 2022, p. 8.

Si discriminamos esto por cada provincia que conforma dicha Región, podemos observar que en 2022 las exportaciones de la provincia de Córdoba representaron el 14,3% del total del país. Los principales productos exportados fueron “cereales” —principalmente maíz y trigo—, lo que representó el 32,2% del total de los despachos al exterior, y “residuos y desperdicios de la industria alimenticia” —harinas y pellets de soja—, lo que significó 21,8% del total exportado por esta provincia (INDECN, 2022). Por su parte, en la Provincia de Entre Ríos del total exportado —que significa el 2,3 del total del país—, el 51,9% fueron “cereales” —trigo, maíz, sorgo y arroz— y el 22,8% “carnes y sus preparados”. Mientras que en la provincia de Santa Fe, que es la tiene mayor peso en las exportaciones nacionales representando el 22,7% del total, el predominio de las exportaciones fueron “los residuos y desperdicios de la industria alimenticia”, esencialmente subproductos oleaginosos de soja (35,5% del total provincial), seguidos de la exportaciones “grasas y aceites” (aceite de soja, en su mayoría) lo que representó el 24,4% del total exportado, de los “cereales” (en particular maíz y trigo) que representaron el 11,4% y de “productos químicos y conexos” (mayormente biodiésel) que significaron el 11,2% del total provincial (INDEC, 2022).

Así, es que la Región Centro afirma que participa con el 38% de las exportaciones argentinas y que en estas tres provincias se realiza el 55% de la producción nacional de granos, el 91% de la de maní, más del 50% de la de arroz, un tercio de la producción del trigo y un 40% de su molienda. Al mismo tiempo que cuenta con el 50% de la producción porcina a nivel nacional, un 30% de la bobina, más del 50% de la aviar y el 70% de la producción de leche del país. Y que en esta Región se establece el 35% de la producción de insumos apícolas y exportación de mieles de todo el país (Región Centro S/Rb).

En los informes del INDEC 2021 y 2022 sobre el destino de las exportaciones provinciales, podemos observar que los mercados receptores de la Región Centro fueron en mayor medida la Asociación de las Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), la Unión Europea y el Mercosur. Y en menor medida, China, India, Egipto y la Unión del Magreb Árabe, Medio Oriente y Chile.

Ahora bien, según un informe sobre las “Empresas Exportadoras durante el primer semestre 2022” del Ministerio de Economía de la Nación, el 83,9% del total exportado de ese año estuvo concretado en lo que denominan como “las grandes empresas”. Estas son 550 en total, lo que representa el 7,3% del total de empresas exportadoras. Desde el 2007, según los datos del Ministerio de Economía, las exportaciones tienen a concentrarse cada vez más en estas grandes empresas, que son las que más exportan. Específicamente, los datos de este informe dan cuenta de que las 20 empresas más exportadoras concentran el 60,1% del total —un 24,4% más que en 2021— y que 7 empresas fueron las que exportaron el 40,6% de la producción aceitera y cerealera (Ministerio de Economía Argentina et al; 2022).

Según datos de la Bolsa de Comercio de Rosario (2022), entre el año 2021 y agosto de 2022, la empresa Cargill —que opera en los puertos de Puerto Gral. San Martín, Villa Gobernador Gálvez y Punta Alvear, en Santa Fe, y Diamante en Entre Ríos— se posicionó como la principal exportadora de granos y subproductos de Argentina. Esta empresa, que la Bolsa de Comercio de Rosario caracteriza como de capitales estadounidenses, declaró en 2021 haber exportado más de 9 millones de toneladas (de granos, legumbres y aceites vegetales), lo que representa el 13,3 % de las exportaciones totales de este sector.

Figura 3. Venta al exterior de granos, legumbres, harinas proteicas y aceites vegetales por campaña y por grupos empresarios entre 2017 y 2022.

Ventas declaradas al exterior (DJVE) por granos, legumbres, harinas proteicas y aceites vegetales por campaña y por grupo empresario con fecha de corte al 23/08/2022							
Grupo empresario	Ranking 2021/22	17/18	18/19	19/20	20/21	21/22	22/23
Cargill	1°	9.615.278	11.938.248	12.710.404	11868.995	9.666.568	1.428.000
COFCO/Nidera	2°	10.195.501	14.481.848	11.721.694	11.707.649	9.010.223	3.425.000
Bunge	3°	6.830.732	9.566.794	8.696.232	10.046.928	7.563.395	2.088.000
ADM	4°	6.634.300	11.192.500	8.721.000	8.307.000	7.399.250	3.565.000
Oleaginosa Moreno Hnos.	5°	5.765.069	7.848.678	10.392.773	11.507.200	7.255.148	1.169.000
ACA	6°	3.244.063	5.479.842	6.064.151	8.498.841	6.404.000	1.244.000
LDC	7°	5.905.934	6.832.440	6.906.593	8.220.271	6.192.076	1.920.000
AGD	8°	6.681.547	8.981.173	7.421.380	8.837.354	5.603.974	200.000
Molinos Agro	9°	3.594.490	5.004.577	5.678.319	6.139.001	3.433.811	230.000
Amaggi	10°	1.151.285	1.492.362	1.108.149	1.987.891	992.200	470.000
CHS	11°	851.769	1.5050.358	1.195.460	1.208.439	640.775	195.000
AFA	12°	503.004	405.171	485.458	399.278	281.907	-
Otros		1.494.380	1.429.840	2.057.797	2.337.621	3.937.453	686.290
Resto		3.172.473	4.100.244	6.392.749	4.865.073	3.812.420	309.564
Total general		72.411.263	98.740.220	89.781.488	95.931.540	72.193.200	16.929.854

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario, 2022.

La empresa con holding de capitales chinos, COFCO —que opera en los puertos de Puerto Gral. San Martín y Timbúes en Santa Fe— ocupó el segundo lugar con 9,01 millones de toneladas (el 12,4% del total). El crecimiento exponencial en los últimos años de la participación en las exportaciones de esta empresa, da cuenta de la centralidad de los mercados chinos en Argentina.

En el tercer puesto se encuentra Bunge, una empresa transnacional también de origen estadounidense, que exportó 7,56 millones de toneladas, lo que representa el 10,47% del total de exportaciones; y ADM —en Puerto Gral. San Martín—, en cuarto lugar con 7,39 millones de toneladas exportadas lo que equivale el 10,24% del total. La Oleaginosa Moreno Hnos. (actualmente Viterra Argentina) ocupó el quinto puesto con un 10,04% del total de las exportaciones (7,22 millones de toneladas).

Estas cinco principales compañías agroexportadoras concentran más del 50% de las exportaciones argentinas de los rubros “productos primarios” y “manufacturas de origen primario”, que son los que priman en las exportaciones de la Región Centro. En este sentido, no es menor señalar que estas cinco empresas son controladas mayoritariamente por capitales extranjeros.

Los datos hasta aquí presentados nos permiten afirmar que las principales actividades económicas en la Región Centro se relacionan con la extracción de recursos —de materia prima— y que el modo en que estas actividades se caracterizan por concentrarse en pocas grandes empresas transnacionales. De esta manera, podemos observar de forma concreta el despliegue del

modo de apropiación al que hace referencia Gudynas (2016). Como parte también de este modo de apropiación se proyecta el Corredor Bioceánico Central Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo. Es necesario el desarrollo y la adecuación de la infraestructura que permita la “salida” más rápida y al menor costo de los recursos extraídos hacia los mercados más competitivos.

Tal como sostiene Manzanal (2014), la infraestructura posee efectos diferenciales sobre los distintos grupos sociales y tiene un fuerte impacto en los territorios. Si bien en esta oportunidad no nos propusimos abordar los conflictos manifiestos en relación a dichas obras, es importante marcar que las mismas tienen un fuerte impacto hídrico, ambiental y social por el sitio en donde se emplazan (Álvarez y Acebal, 2021, Acebal 2023). La proyección de estas obras sobre territorios en donde producen y reproducen su vida poblaciones históricas y sobre ecosistemas diversos agudizan conflictos existentes.

Así podemos observar que esta infraestructura responde al poder infraestructural al que hace referencia Herrera Santana (2019), a través del cual actores concentrados generan fragmentación y segmentación de los territorios posibilitando la penetración en zonas estratégicas para la circulación exportadora, a costa de la vida en el lugar.

4. Conclusiones

Hemos desarrollado este trabajo con el propósito analítico de caracterizar la relación entre recursos, técnicas y relaciones de poder en un territorio estratégico para el modelo de inserción de la economía nacional en el mercado internacional. Para esto, intentamos describir los trazos gruesos de las mega obras de infraestructura de transporte multimodal emplazadas en la región centro de la Argentina, que componen el corredor bioceánico Porto Alegre–Santa Fe–Coquimbo.

El modo de acumulación imperante, pos crisis del 2001, impuso un proceso de apropiación a gran escala de todos los recursos considerados estratégicos para los actuales patrones productivos para lo que se requirió —y requiere— reconvertir los macro sistemas de transporte a partir de técnicas de circulación que promueven la multimodalidad y la conexión bioceánica. La técnica y los recursos están hegemonizados por grandes empresas que en muchas ocasiones hacen un uso corporativo del espacio vulnerando formas preexistentes de uso del mismo.

Partiendo de esta afirmación desarrollaremos aquí tres conclusiones, que se corresponden con los tres apartados del trabajo, en donde se recuperan las tres dimensiones centrales del problema de investigación: modelo de acumulación, infraestructura de transporte en la región centro, e impactos económicos.

En primer lugar, en relación a la caracterización del modelo de acumulación hegemónico es necesario aseverar que los planes y programas de integración física más importantes en las últimas décadas (IIRSA, COSIPLAN, Nueva Ruta de la Seda), dominados por una infraestructura verticalizada que responde centralmente a la demanda de agentes exógenos al propio territorio, consolidan un desarrollo geográfico desigual en dos dimensiones. Por un lado, al interior de la región, ya que priorizan las áreas dotadas de recursos estratégicos y los espacios eficientes para el transporte y la circulación exportadora. Por otro lado, de la región con el mercado mundial, donde el criterio que prima es el de la construcción de macrosistemas de transporte y logística que refuerzan los flujos exportadores con base en las demandas existentes del comercio internacional. Este proceso refuerza la heterogeneidad estructural de la región, en desmedro del desarrollo de los territorios no valorados en términos productivos para el capital, y solventa una división internacional del trabajo en base a las ventajas comparativas ricardianas.

En segundo lugar, vinculado a la bioceanidad, es importante aseverar que la materialización de corredores bioceánicos en una visión de desarrollo regional e integración podrían

promover la integración territorial de la región apelando a las complementariedades económicas y productivas. Sin embargo, están concebidos de forma subordinada a la idea de una integración de la región “hacia afuera” dónde el criterio que prima es captar las divisas necesarias del mercado internacional a partir de una oferta poco diversificada de commodities.

En tercer lugar, y en estrecha relación a lo anterior, el relevamiento de los datos sobre principales actividades económicas en la Región Centro nos permite observar que las mismas se orientan a la extracción de materia prima, principalmente referida a cereales y oleaginosa, y que dicho proceso se encuentra sumamente concentrado y extranjerizado en pocas grandes empresas transnacionales. Esto nos permite afirmar que la infraestructura proyectada en este lugar tienen como fundamento profundizar el modo de apropiación extractivista, permitiendo la circulación más rápida y con menor costo de este a oeste, desde el océano Atlántico al Pacífico, en pos de los beneficios de las grandes empresas exportadoras y en los últimos años, fundamentalmente, de proyecciones chinas que se posiciona como el principal socio comercial de la región, a costa de inmensos pasivos ambientales, sociales y territoriales.

Para finalizar, es importante marcar que a esta racionalidad hegemónica se le contraponen otras racionalidades, contra racionalidades que desde el lugar promueven otras formas de producir, circular y consumir.

Referencias bibliográficas

- **Acebal, A. (2023).** “Disputas en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe. El conflicto en torno a las mega obras de infraestructura extractivista y la infraestructura para la vida (2007-2019)”. Tesis doctoral. En evaluación.
- **Alonso, L. (2006).** “Estabilidad constitucional, desarrollo asimétrico y procesos de regionalización, 1993-2003”. En *De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur (1940-2005)*. Nueva Historia de Santa Fe. Coord. Gabriela Águila. Prohistoria ediciones y Diario La Capital. Rosario
- **Álvarez, A. (2019).** “La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Estudio del eje Hidrovía Paraguay-Paraná a partir del proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe”. Tesis doctoral. Facultad de Humanidades y Ciencias Económicas. Universidad Nacional de La Plata.
- **Álvarez, A (2020).** “China y América del Sur. El Consenso de Beijing y las redes materiales del extractivismo”. *Revista Izquierdas*. pp. 2684-2709.
- **Álvarez, A y Acebal, A. (2021).** “Corredor bioceánico Porto Alegre-Santa Fe-Coquimbo. Geopolítica, infraestructura y conflictos territoriales en la Región Centro de Argentina”. *Dossier Geopolítica y Bienes Comunes*. *Revista OLAC del Instituto de Estudios de América Latina y El Caribe de la UBA*. p.p. 2-22. Disponible en: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/observatoriolatinoamericano/article/view/6876>.
- **Aspiazu, D. y Schorr, M. (2010).** *Hecho en Argentina. Industria y economía, 1976-2007*. Siglo XXI Editores. Buenos Aires.
- **Basualdo, E. (2002).** *Sistema político y modelo de acumulación en Argentina, 1976-2001*. UNQ-FLACSO-IDEA, Buenos Aires.
- **Bolsa de Comercio Rosario (2022).** “Cargill, COFCO y Bunge lideran las ventas al exterior en la campaña 2021/22”. *AÑO XL - N° Edición 2065 - Especial Comercio Exterior - 26 de Agosto*. Disponible en: <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/cargill-cofco#:~:text=En%20lo%20que%20va%20del,podio%20en%20el%203er%20lugar>. Última consulta: 28/03/2023.

- **Bolsa de Comercio de Santa Fe (2014a).** “Descripción de las exportaciones desde las provincias de Córdoba y Santa Fe con destino a Bolivia y Paraguay”. Centro de Estudios y Servicios BCSF. Agosto 2014. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/informes-centro-y-puerto.php>. Última consulta: 02/08/2022.
- **Bolsa de Comercio de Santa Fe (2014b).** “Suplemento Especial de los 130 Años. Edición especial de los 130 Años de la Bolsa de Comercio de Santa Fe”. Centro de Estudios y Servicios BCSF. Agosto 2014. Edición impresa.
- **Bolsa de Comercio de Santa Fe (2019).** “Informe Especial: Corredor Bioceánico Central: estado de la infraestructura vial y obras proyectadas”. Centro de estudios y servicios BCSF Enero. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/informes-especiales.php>. Última consulta: 02/08/2022.
- **BCSF (16/07/2019).** “VI Encuentro institucional empresario de la Red CBC” Disponible en: https://www.bcsf.com.ar/noticia.php?id_noticia=1409 . Última consulta: 02/08/2022.
- **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: 02/08/2022.
- **Félix, M. (2010).** “El nuevo desarrollismo como superación dialéctica del neoliberalismo en Argentina”. En *Relaciones laborales. Una visión unificadora*. Ramírez Coord. Euros Editores (Buenos Aires) – B d F (Montevideo). ISBN 978-9974-676-56-5. pp. 9–25.
- **García, R. (1994).** “Interdisciplinarietà y sistemas complejos”. En *Ciencias Sociales y formación ambiental*. Leff (Comp.). Gedisa. Barcelona. pp. 85–124.
- **Gudynas, E (2016).** “Modos de producción y modos de apropiación, una distinción a propósito de los extractivismo”. En *Actuel Marx Intervenciones* N° 20. Santiago de Chile. pp. 95–121. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/326671380_Modos_de_produccion_y_modos_de_apropiacion_una_distincion_a_proposito_de_los_extractivismo
- **Harvey, D. (2007).** “Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual”. *GeoBaires. Cuadernos de Geografía*.
- **Herrera Santana, D. (2019).** “Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El proyecto one Belt, one Road y América Latina”. *Geopolítica(s)*. N°10. Pp. 41–68.
- **INDEC (2021).** “Origen provincial de las exportaciones argentinas (OPEX). Sistema georreferenciado de consultas”. Disponible en: https://opex.indec.gob.ar/index.php?pagina=mapa_dinamico. Última consulta: 28/03/2023.
- **INDEC (2022).** “Origen provincial de las exportaciones. Primer semestre de 2022”. *Informes técnicos*. Vol. 6. N° 164. ISSN 2545–6636. Disponible en: https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/opex_09_22C981250541.pdf. Última consulta: 28/03/2023.
- **IIRSA–COSIPLAN, (2017).** “Cartera de Proyectos” Recuperado de: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_DIGITAL.pdf
- **Machado Aráoz, H. (2016).** “Ecología política de los regímenes extractivistas. De reconfiguraciones imperiales y re-ex-sistencias decoloniales en Nuestra América”. *Revista Bajo el Volcán*. Año 15. N° 23. Septiembre–febrero. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades. Posgrado de Sociología.
- **Manzanal M. (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.

- **Ministerio de Economía Argentina, Secretaría de Industria y Desarrollo Productivo y Centro de Estudios para la Producción (2022).** “Empresas Exportadoras Primer semestre 2022”. Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/09/empresas_exportadoras_ls_2022.pdf. Última consulta: 28/03/2023.
- **Provincia de Santa Fe (S/D).** “Relaciones Internacionales e Integración Regional / Integración Regional / Región Centro / Participación de la Sociedad Civil”. Disponible en: [https://www.santafe.gob.ar/index.php/web/content/view/full/124298/\(subtema\)/93662](https://www.santafe.gob.ar/index.php/web/content/view/full/124298/(subtema)/93662). Última consulta: 02/03/2021.
- **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.gob.ar/blog/2018/10/05/se-realizo-en-santa-fe-la-jornada-taller-266estado-actual-y-perspectivas-de-desarrollo-del-corredor-bioceanico-central-coninfluencia-y-origen-en-la-region-centro/ - Última consulta: 02/03/2023.
- **Región Centro (S/Ra).** “Historia”. Disponible en: <http://www.regioncentro.gob.ar/institucional/>. Última consulta: 02/03/2023.
- **Región Centro (S/Rb).** “Indicadores regionales”. Disponible en: <http://www.regioncentro.gob.ar/datos/indicadores-regionales/>. Última consulta: 28/03/2023.
- **Santos, M. (1996).** *De la totalidad al lugar*. Oikos-tau. Barcelona.
- **Santos, M. (1993).** “Los espacios de la globalización”. *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>.
- **Schorr, M. y Wainer, A. (2017).** “Preludio: Modelo de acumulación. Una aproximación conceptual” *Unidad Sociológica*. N° 10, Año 3. Junio–Septiembre. Buenos Aires. pp. 6–10.
- **Sevares, J. (2011).** “El ascenso de China: oportunidades y retos para América Latina. Nueva Sociedad”. *Nuso* N° 235. Septiembre – Octubre. Disponible en: <https://nuso.org/articulo/el-ascenso-de-china-oportunidades-y-retos-para-america-latina/> . Última Consulta: 27/04/2023.
- **Smith, N. (2006).** “Geography of uneven development”. En *100 years of permanent revolution: Results and prospects*. B. Dunn y H. Radice (Eds.). Pluto Press.
- **Svampa, M. (2013).** “Consenso de los Commodities» y lenguajes de valoración en América Latina”. *Nuso* N° 244 / Marzo – Abril. Disponible en: <https://nuso.org/articulo/consenso-de-los-commodities-y-lenguajes-de-valoracion-en-america-latina/> . Última Consulta: 27/04/2023.
- **Svampa, M. y Slipak, A. (2015).** “China en América Latina: del consenso de los commodities al consenso de Beijing”: *Ensamblés*, N°3. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. ISSN: 2422–5541. pp. 34–63.
- **Torrado, S. (2010).** *El costo social del ajuste (Argentina, 1976–2002)*. EDHASA. Buenos Aires.