



**CRISIS FISCAL,
MERCADO DE TRABAJO
Y NUEVAS TERRITORIALIDADES
EN EL NORDESTE ARGENTINO**

Marta Panaia



Supervisión editorial: Liliانا Materi

Diagramación, armado y diseño de tapa:
Laura Restelli

Prohibida la reproducción total o parcial
por medios electrónicos o mecánicos, incluyendo
fotocopia, grabación magnetofónica y cualquier
sistema de almacenamiento de información,
sin consentimiento expreso de los editores.

Queda hecho el depósito
que marca la ley 11.723
Impreso en la Argentina
Printed in Argentina

©Copyright 2004 by
Editorial La Colmena
Tel.: 4791-6841/5413
Tel./Fax: 4837-0439
Buenos Aires
Argentina

E-mail: colmenalibros@yahoo.com

Panaia Marta
Crisis fiscal, mercado de trabajo y nuevas territorialidades en el nordeste
argentino. - 1a. ed. - Buenos Aires : La Colmena, 2004.
260 p., 23x16cm - (Estudios. Trabajo y empleo)
ISBN 987-9028-49-X
1. Mercado Laboral. I. Título
CDD 331.12

Índice

Introducción	
Parte I - La región	
Capítulo 1	
<i>Marta Panaia</i>	
Crisis fiscal, mercado de trabajo y economía subterránea en las nuevas territorialidades del Nordeste Argentino	
Capítulo 2	
<i>Alejandro Schweitzer</i>	
¿Uno o varios NEA? Regiones y territorios en el espacio del Nordeste Argentino	4
Parte II - El territorio	
Capítulo 3	
<i>Mariana Schweitzer</i>	
Los proyectos de infraestructura de transporte en el nordeste en el contexto de la globalización	6
Capítulo 4	
<i>Marta Liljestrom</i>	
Los puertos del Nordeste Argentino en los '90: una nueva etapa ante la mundialización de la economía	9

LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL NEA EN EL CONTEXTO DE LA GLOBALIZACION

Mariana Schweitzer
Investigadora CEUR-CONICET
INTRODUCCION

Cada modelo de acumulación requiere y condiciona la existencia determinadas estructuras territoriales en relación a la organización y localización de las actividades y a sus interrelaciones.

Durante la vigencia del modelo de industrialización por sustitución de importaciones, los grandes emprendimientos estuvieron orientados al mercado interno, con el abastecimiento de productos primarios y energía para los grandes centros consumidores y productores. El Estado “benefactor” actuaba como organizador y constructor del paradigma productivo fordista, concentrando funciones productivas, generando infraestructuras, creando el marco normativo y adoptando políticas económicas que permitieron mecanismos redistributivos.

El pasaje al modelo neoliberal significó la aparición de nuevas demandas, la modificación de los criterios de localización de actividades, fuerza de trabajo y de los flujos e intercambios. La búsqueda de la reinserción económica externa en el marco del proceso de internacionalización y globalización de la economía mundial y el intento de estructurar los territorios hacia espacios integrados orientados a cubrir las demandas de los mercados externos, derivó en el caso del Cono Sur de América Latina, en una serie de acuerdos bilaterales en principio con Brasil, que luego se concretaron en el Tratado de Asunción y en el Mercosur, incorporando a Uruguay y Paraguay, que permitió establecer la integración comercial de los países miembros, y luego incorporar como asociados a Chile y Bolivia.

En este marco se generan demandas de aceleración de la circulación de bienes y servicios por las nuevas formas de producir y comercializar en el marco de relaciones de mercado con baja interferencia estatal, y con ello la necesidad de establecer mayores y mejores vías de comunicación para impulsar el intercambio comercial regional y definir nuevas bases para establecer negocios conjuntos con el exterior.

Los impactos de la inevitable inserción de la región del MERCOSUR en el mundo globalizado son sentidos de manera desigual en diferentes lugares del territorio. Los proyectos que surgen en la búsqueda de competitividad en el marco del proceso de globalización, desencadenan conflictos entre viejos y nuevos actores, entre intereses establecidos y aquellos que intentan consolidarse. Las empresas de mayores dimensiones, tanto multinacionales como grandes corporaciones sudamericanas, han reorganizado sus funciones estableciendo una nueva configuración espacial de actividades, estructurándose como red, concentrando sus funciones en determinadas localizaciones para aprovechar las economías de escala, gracias al desarrollo tecnológico que posibilita a los agentes capitalistas globalizar operaciones, controlar procesos fragmentados espacialmente, e impactar en espacios locales sin estar presentes físicamente para la valorización del capital a escala global. El Estado asume el rol de articulador de actores y de facilitador de la concreción de los proyectos de infraestructura, mediante el nuevo rol que abarca la regulación, planificación, el financiamiento, y en ocasiones se hace cargo de la construcción de obras, de prestar subsidios y de mitigar impactos de los nuevos proyectos. Las nuevas obras de infraestructura de transporte son parte de las estrategias más globales definidas en el marco del propio proceso de integración regional, impulsadas en algunos casos desde los mismos organismos internacionales. Cuentan por lo tanto con objetivos y plazos concretos, y recursos aportados por actores

cada vez menos locales nacionales o incluso regionales.

El espacio como producto social es cada vez menos el resultado exclusivo de la sociedad que lo habita, de su propio estilo de organización de la circulación, de sus formas de asentamiento, de la tecnología propia utilizada para dominar los recursos y las distancias. Es el resultado del sistema social de alcance globalizado que requiere ahora una alta eficiencia en el manejo de los excedentes mundiales por parte de los países hegemónicos, que tiene su correlato de formas de dominación que exigen respuestas en la organización del territorio, hasta el punto de que la fragmentación de los mismos es funcional al control de los recursos del planeta y al ejercicio político de la dominación y de la reproducción ampliada del capital a escala mundial. Los estados nacionales han desdibujado su rol tradicional, encontrándose sujetos a formas de internacionalización de las decisiones en atención a los mecanismos de acumulación a escala mundial y a la correspondiente concentración de capital.

El desarrollo de nuevas tecnologías de transporte para agilizar el transporte de cargas introdujo el transporte multimodal, basado en el contenedor como elemento a ser transferido entre uno y otro modo de transporte, para acelerar la circulación de bienes (y de capital). El Transporte multimodal permite reducir los tiempos de viaje, los tiempos muertos y las interrupciones de los desplazamientos, con la consiguiente disminución de los costos. Todas las actividades que intervienen se coordinan en un solo proceso, en una cadena en la cual el objetivo es la eficiencia, la manipulación de cargas, los medios de transporte, la infraestructura portuaria, las terminales y los centros de transferencia y de intercambio intermodal, autopistas, puentes, servicios de apoyo, de aduanas, control sanitario, etc.

La tendencia muestra un número reducido de centros concentradores de ejes radiales de tráfico y estratégicamente ubicados por su conectividad y accesibilidad. Este sistema de centros contribuye a que el transporte marítimo evite la circunnavegación interoceánica, reduciendo los costos e integran corredores interoceánicos como puentes terrestres. Este sistema de puerto a puerto con centros de reparto y distribución en el continente permite realizar las economías que produce el negocio intermodal. Así los camiones con su flexibilidad y velocidad reúnen las unidades de carga en el centro, desde donde el ferrocarril con sus economías de transporte de carga a larga distancia, despacha las mercaderías a mercados lejanos. El aumento en el tonelaje total transportado y en el tamaño de los buques tiende a la concentración en puertos que reúnan las mejores condiciones de funcionamiento y accesibilidad, llevando a una especialización y diferenciación de puertos adaptados a la operación con contenedores, granel y combustibles.

En la actualidad la proximidad de los corredores de exportación por la accesibilidad a las infraestructuras portuarias actúa como nuevo criterio de localización. Los nuevos proyectos se desarrollan en relación a los centros productores y exportadores de mercancías, puntos de salida y entrada, de transferencia de productos. Su despliegue en paralelo a la privatización o concesión de las redes de infraestructura ferroviaria o para el transporte automotor contribuye a profundizar los efectos negativos de las políticas neoliberales sobre los territorios que buscan reunir condiciones para la localización de actividades, con cada vez más altos niveles de fragmentación territorial y exclusión social. En acuerdo con estas discusiones el nuevo escenario considerando tanto los avances en transportes como las nuevas tendencias a la concentración, llevaría a fortalecer la formación y consolidación de una red de grandes ciudades mundiales integradas, en un marco de territorios con menos condiciones de inserción¹.

¹ VELTZ, Pierre, 1996.

En el Cono Sur de América Latina los nuevos proyectos de transporte, viales, ferroviarios y fluviales, vinculados a la disponibilidad de infraestructura portuaria de los países de la región, son algunas de las manifestaciones de estos procesos. Los mismos se encuentran en distintas etapas de concreción y se articulan en proyectos más generales de corredores internacionales de cargas fundamentalmente transversales, entre el Atlántico y el Pacífico, y en general se trata de la rehabilitación, modernización y adaptación a las nuevas demandas de la infraestructura existente.

La generación de proyectos que viabilicen el modelo de acumulación y el rol que le cabe a cada región, el surgimiento de áreas dinámicas y el estancamiento de otras, la fragmentación y desigualdades entre diferentes sectores y regiones, forman parte de la adaptación del territorio al nuevo paradigma, y son consecuencia del mismo.

El NEA, en su contexto geográfico, es un escenario en donde se podrá visualizar el efecto de los proyectos mencionados sobre el territorio, considerando por un lado que las provincias mesopotámicas concentran la mayor cantidad de la infraestructura de vinculación, es por donde atraviesan corredores bioceánicos, en donde se han instalado nuevos proyectos de transporte internacional que compiten con las demandas locales, y es en el NEA en donde encontramos a las provincias más relegadas del país, con altísimos indicadores de pobreza y con escasa inserción externa.

El presente trabajo intenta visualizar la región del NEA en este contexto, las manifestaciones y transformaciones en los proyectos de infraestructura que se verifican en esta etapa y las consideraciones territoriales. En el primer punto se realiza una aproximación a las características de la región y su inserción en el mercado ampliado, luego se analiza el transporte en la región, incluyendo los modos vial, ferroviario y fluvial, y considerando los cruces de frontera e identificando nodos de transporte con potencialidades para la intermodalidad. Posteriormente se identifican los distintos proyectos formulados en el Cono Sur, con incidencia directa en el NEA y finalmente se realiza un conjunto de reflexiones sobre las tendencias para la región.

1. LA REGION DEL NEA EN EL MERCOSUR

El Mercosur y sus asociados, está integrado por Brasil, Uruguay y Argentina sobre el Atlántico, y Chile sobre el Pacífico, y países internos, Bolivia y Paraguay, sin acceso directo al mar. Estos dos países alcanzan el Atlántico mediante ríos navegables, a lo largo de más de 1.500km, a través de la red fluvial de la Cuenca del Plata. El área entre la Cordillera y el Noroeste de las Pampas, es el inicio de Gran Chaco, que avanza por la parte Oeste de Paraguay y Este de Bolivia, tiene características de suelo inferiores a Las Pampas, pero es apto para la agricultura extensiva, que continua degradándose en Bolivia y en Paraguay hasta el Pantanal del Mato Grosso, con grandes extensiones con poca capacidad productiva, permitiéndose apenas la cría de ganado. El Chaco Húmedo, la zona de esteros y sabanas, se extiende desde un eje norte sur entre los ríos Paraguay y Paraná, Brasil, hasta Corrientes y el Norte de la Provincia de Santa Fe.

Las características de la economía de los países que integran el Mercosur y sus asociados, marcan fuertes diferencias en su tamaño: Brasil es la primera economía de la región, con un PBI de 593,8 mil millones de dólares². Le siguen Argentina y Chile, que en ese mismo año alcanzaron un producto respectivamente de 285,1 y 70,5 millones de dólares. Bolivia y Paraguay son las economías más pequeñas, con PBI de 8,3 y 7,7 respectivamente. Se destaca el peso que tiene el sector de la agricultura en la economía del Paraguay (24,9% de su PBI) en comparación con el

² Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe, 2001. CEPAL, Naciones Unidas.

resto de los países. En la industria sobresale Brasil, con el 37,5%, seguido por Chile y Argentina. El resto de los países tienen valores más parejos.³ Esas mismas disparidades en el tamaño de las economías se presentan en relación al volumen del comercio entre los distintos países y los productos movilizados. Los mayores volúmenes en el comercio exterior argentino corresponden a las relaciones con Brasil, tanto en exportaciones como en importaciones, y los menores, también en ambos casos, a las que se generan con Bolivia. Chile es el tercer socio comercial de Argentina (especialmente para nuestras exportaciones), después de Estados Unidos.

La participación de los distintos modos en el comercio exterior total de los países del MERCOSUR muestra la preponderancia del modo marítimo, inclusive para los intercambios intrarregionales, destacándose en el caso del comercio Argentina y Brasil, que tanto para exportaciones como importaciones este modo representa el 85% del total. Las exportaciones argentinas en barco al MERCOSUR y sus asociados superan el 70%, a excepción de las que van a Bolivia, que alcanzan el 25%. El otro modo destacado es el camión, que representa aproximadamente el 30% del comercio hacia Uruguay, Paraguay y Chile. En el caso del Brasil un 14% de lo exportado va por ese modo, y hacia Bolivia el porcentaje es mayor, casi el 70%. En relación a las importaciones hacia nuestro país, los volúmenes son poco significativos, a excepción de los productos originarios en Brasil, en donde se mantiene el mismo perfil en los modos de transporte de las exportaciones. En los casos de Uruguay y Chile son más importantes las importaciones por camión, a diferencia de las exportaciones⁴. Cabe mencionar el impacto de la expansión de las exportaciones en el comercio exterior argentino no ha sido igual para cada modo de transporte, dependiendo del país destino de las mismas. El transporte por camión es el que tiende a aumentar con mayor velocidad. La participación del ferrocarril es muy baja, alcanzando apenas el 2% para el transporte en ambos sentidos.

Las provincias del NEA, Corrientes y Misiones y especialmente Chaco y Formosa, son provincias más marginales dentro de la economía de nuestro país, se han mantenido distantes de la dinámica económica nacional. El producto bruto geográfico en el 97 fue de 218 para Corrientes, 134 en el Chaco, 83 en Formosa y 189 Misiones.

Entre los productos misioneros se destaca especialmente la yerba mate, seguida por el té y el tabaco. La producción de la pasta de celulosa y de papel son significativas, es el principal producto que exporta esta provincia, al que le siguen en orden decreciente, el café, té, yerba y especies, el tabaco y la madera y el carbón. El destino de los saldos exportables de la producción de Misiones se encuentra fuera de la región, fundamentalmente se trata de mercados de ultramar. Es la única provincia en la que las exportaciones manufactureras superan a las primarias, representando en el 2001 el 50,2% de sus exportaciones las manufacturas de origen industrial y el 33,1% las de origen agropecuario. El restante 16,7% las exportaciones de productos primarios⁵.

La producción primaria es la base de riqueza de Corrientes. El arroz representa más de la mitad de la producción (51%) cuyo principal destino es Brasil. Le siguen los cítricos (limones y naranjas) con 41%, la yerba mate y el té. Los productos exportados mayormente son los cereales, que van a Brasil en camión, las frutas, el algodón y las maderas y el carbón, que se exporta por barco preponderantemente. Los productos primarios representaron en 2001 el 63,8% de sus exportaciones, seguidos por las manufacturas de origen agropecuario.

Chaco también se destaca en la producción primaria. Históricamente la producción de algodón fue la principal, seguida por los granos (arroz, soja, maíz y sorgo). La soja ha desplazado al algodón en

³ PNUD, Informe de Desarrollo Humano, 1999/2000 y Banco Mundial, World Development Report 1999/2000

⁴ Exportaciones e importaciones argentinas con los países limítrofes por modo de transporte, 2002, datos provisorios, INDEC.

⁵ Comercio Exterior Argentino, 2001. INDEC.

los últimos años⁶. Entre las manufacturas se destacan los extractos de curtiembres de tanino y otros subproductos del quebracho. Sus saldos exportables van por camión a la zona de Rosafé o a Buenos Aires. Es importante el volumen de su producción que alcanza el Pacífico. El algodón, el principal producto de exportación, se moviliza en barco. Exporta además semillas y frutos oleaginosos, extractos de curtiembres y cereales. Es la provincia en que los productos primarios tienen más peso en la composición de sus exportaciones, llegando casi al 77%.

En el caso de Formosa, entre las producciones se destacan el petróleo, la fibra de algodón, el arroz y, recientemente, al igual que varias provincias del NEA, se ha incorporado la producción de soja. Exporta productos primarios que van por camión hacia el Sur, al igual que en el Chaco y es la única que comercia combustible (petróleo y derivados) al Paraguay. Las exportaciones principales en 2001 han sido en primer término el combustible mineral (63%), el algodón y los cereales. Las manufacturas de origen agropecuario le siguen en proporción, constituyen el 21,6% de las exportaciones de la provincia.

En relación a las exportaciones del NEA en su conjunto, y para algunos productos, se puede señalar que las exportaciones de granos tienen por principal destino a Brasil y Europa. A Brasil, si bien la vía marítima es la más importante, el modo carretero es significativo. El arroz fundamentalmente encuentra sus mercados en Brasil, Paraguay, Chile, México y Japón. Respecto al algodón, presente en varias provincias, tiene al Chaco como principal productora y exportadora (a Brasil y a Chile). La yerba mate, se exporta fundamentalmente a Brasil y Paraguay. Casi la totalidad de la exportación de yerba mate y té tiene como origen las provincias de Misiones y Corrientes. Los principales mercados de té son EEUU, Chile y Rusia. El mercado de cítricos está fuera de la región (Francia) igual que el del tabaco (EEUU).

Es importante destacar que en 2001, analizando las exportaciones por provincia⁷ y por regiones económicas, el NEA en su conjunto sólo tuvo una participación del 2% en el total de las exportaciones del país. La provincia con menor peso en las exportaciones argentinas en ese año ha sido Formosa (0,1% de las exportaciones nacionales), seguida por Corrientes (0,3%), Chaco (0,7%) y Misiones (0,9%). Sin embargo Formosa ha demostrado en el conjunto de las provincias del país el mayor dinamismo aumentando el valor de sus exportaciones en un 92%⁸ aunque sigue siendo la provincia que menos exporta de la Argentina. Chaco es otra provincia que tuvo un destacado crecimiento en sus exportaciones, de 23%, debido a la exportación de algodón con precios en baja.

Analizando el modo de transporte de la provincia para las exportaciones, se puede señalar que Formosa es la que más usa las carreteras, y la única en que este modo que supera al transporte fluvial. Transporta el 70% de sus exportaciones en camión. En el resto de las provincias el modo fluvial es dominante, fundamentalmente en el caso de Misiones y Chaco representando respectivamente el 77% y el 64% de sus exportaciones.

Analizando las **características de la población del NEA** (cuadro N°1), podemos observar que la actividad agropecuaria extensiva fue la actividad productiva dominante y la que estructuró la ocupación del territorio, los grandes latifundios, originando grandes unidades administrativas con baja densidad poblacional. Las localidades se fueron asentando a partir de los distintos frentes extractivos y fundamentalmente sobre los ríos. Las cuatro capitales de provincia se localizan sobre la margen del río Paraná, y cuentan con puertos con distintas capacidades operativas, algunos sólo con movimiento local. Las ciudades de mayor cantidad de población de las provincias de Corrientes, Chaco y Formosa se localizan en su mayoría sobre ramales ferroviarios, varios de ellos

⁶ Entre 2000 y 2001 aumentaron las exportaciones de soja en 37%, siendo el principal producto primario exportado.

⁷ Origen Provincial de las Exportaciones, Información de Prensa, INDEC, noviembre del 2001.

⁸ Comparando los valores del 2001 con los del 2000, y fundamentalmente por las exportaciones de petróleo.

hoy desactivados. No es así en la provincia de Misiones, en donde el tendido del ferrocarril es muy escaso, alcanza sólo a su ciudad capital.

Las provincias del NEA van perdiendo población relativa en relación al total del país. En 1947 registraban un 42% total de la población del país, cifra que fue disminuyendo en los sucesivos censos: 1960 38,0%, 1970 36,7%, 1980 35,8%, 1991 35,2% y 2001 34,9%⁹.

La provincia del **Chaco**, en el 2001 registró 983.087 habitantes y una densidad de 9,90 habitantes por km². Tiene la mayor proporción de población en el NEA y el más alto porcentaje de población urbana. Respecto a la Provincia de **Corrientes** su población, estimada a partir del Censo de 2001 era de 929.236 habitantes y la densidad de población de 10.50 habitantes por km². La provincia de **Formosa**, con la población de 485.700 habitantes y la densidad de apenas 6,70 habitantes por km², la menor del NEA, registró la residencia de más del 40% de los habitantes en la ciudad de Formosa, siendo la provincia con más alta primacía de su ciudad capital. En 2001 y siguiendo la misma fuente fue estimada la población de la Provincia de **Misiones** en 963.869 habitantes. Su densidad de población es la mayor del NEA, 32.30 habitantes por km², representando un alto porcentaje respecto al conjunto del país. La población urbana es un 69.82% y la primacía de su ciudad capital es la menos significativa.

Migración, Marta/Melina, María Alejandra, población flotante

Si bien en el NEA, según el INDEC, hay un alto porcentaje de población urbana en relación a la media del país, el proceso de urbanización es más acelerado, ya que entre 1980 y 2000 fue de 26,2 puntos para el NEA frente al 8,3 del total del país. Este proceso se verificó en las ciudades capitales de provincia, debido tanto a la migración rural como a la que se produjo desde ciudades de menor tamaño, producto de la reestructuración agrícola regional, con el aumento del tamaño de las unidades productivas y la expulsión de población, la crisis del minifundio y la concentración económica, junto a la localización de obras públicas en estos centros¹⁰. De continuar esta tendencia seguiría aumentando la primacía de las capitales de provincia.

Las únicas ciudades que superan los 100.000 habitantes son las capitales de provincia, siendo la mayor el Gran Resistencia, con 359.142 hab. La ciudad de Formosa es la menor, no alcanzando los 200.000 habitantes. Respecto a los centros urbanos, la provincia de Corrientes es la que tiene la mayor cantidad de ciudades de más de 20.000 habitantes (nueve), a pesar de ser la provincia con menos proporción de población urbana. De estos centros, seis se ubican en la franja de entre 20.000 y 35.000 habitantes. Chaco, tiene 7 centros de más de 20.000, concentrados en una menor franja, de entre 20.000 y 30.000 habitantes. En Misiones, de los 6 centros de más de 20.000, 4 superan los 30.000. Finalmente Formosa es la provincia con menos cantidad de centros mayores de 20.000 habitantes, tan sólo 2, y con una gran polarización urbana entre estos y el resto de las localidades, ya que su segunda ciudad de la provincia, Clorinda, con 46.884 habitantes supera en más del doble a la tercera ciudad formoseña, Pirane, de 19.049 habitantes.

El porcentaje de población bajo la línea de pobreza y de indigencia es muy elevado, superiores en ambos casos al promedio nacional. Según datos del INDEC de octubre de 2002, el porcentaje de población bajo la línea de pobreza oscila en las distintas provincias alrededor del 70%. El NEA en su conjunto tiene al 71,5% de sus habitantes pobres. El porcentaje más elevado es el de Corrientes, con 74,4%. La proporción de personas en condiciones de indigencia es también muy elevado, siendo este porcentaje para el conjunto del NEA del 41,9%.

⁹ Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. Resultados Provisionales. Total del País, INDEC, 2002.

¹⁰ Barreto, Miguel A, "El crecimiento de las ciudades intermedias del NE Argentino en el contexto de las transformaciones regionales", en Cuaderno Urbano N°3, Espacio cultura y sociedad,

2. LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN LA REGION

El límite físico que separa nuestro país de los países vecinos, y particularmente en el NEA está constituido por ríos en la gran mayoría de su desarrollo. Los puentes carreteros en varios puntos de conexión, permiten que estas zonas fronterizas constituyan lugares de paso obligados de relacionamiento de mercados productivos.

Debido a los patrones históricos de asentamiento y la concentración geográfica de las actividades productoras de bienes de exportación, agrícolas y mineros, el sistema de transporte se ha estructurado, generalmente, con corredores de transporte que se inician en los principales puertos, penetrando gradualmente al interior del continente. El sistema ferroviario tuvo destacada importancia a partir de la segunda mitad del siglo pasado. Llega al NEA primero a Corrientes en 1898 (Ferrocarril Nordeste Argentino), en 1910 a Formosa y dos años más tarde a Posadas. La Argentina se volcaba hacia Buenos Aires y desde allí con el resto del mundo.

Hasta mediados de siglo pasado, todavía persistía en la región una política económica orientada hacia el mercado interno y un desarrollo industrial basado en la sustitución de importaciones. Por ello fueron tendidos los mínimos enlaces necesarios para intercambios comerciales que atendían las necesidades mínimas de comunicación entre países vecinos¹¹. Con la diversificación de la producción y el proceso de industrialización posterior a la segunda guerra mundial, la red de carreteras se desarrolló rápidamente, compitiendo con las líneas ferroviarias e interconectando los crecientes centros urbanos industriales¹². El tránsito por carretera que hoy es el modo dominante, tanto para pasajeros como para cargas.

La década del noventa muestra nuevamente un cambio sustancial en el sector transporte en el Cono Sur, aunque con diferentes características en los distintos países, por la concesión a la actividad privada de la construcción y operación de parte de las redes. En esta época se construyen los puentes que unen a la provincia de Misiones con Brasil, Pepirí Guazú, Comandante Rosales-Paráiso, Andresito-Capanema y el puente San Antonio¹³, y se proyectan numerosos puentes sobre el río Uruguay. En la provincia de Corrientes, se construyó el Puente Santo Tomé-Sao Borja, que fuera reivindicado por las comunidades locales desde hacía varias décadas aunque con distintas características a las planteadas entonces. Con Paraguay se habilita el cruce sobre la represa de Yaciretá y se construye el Puente Clorinda-Asunción. Se plantean otros nuevos enlaces que intentan formar parte de los corredores de transporte interoceánicos: el ya avanzado Puente Rosario-Victoria, un nuevo puente sobre el río Paraná, cruces ferroviarios para completar corredores interoceánicos por ese modo, etc¹⁴.

¹¹ Los primeros proyectos de integración física en la Cuenca del Plata comenzaron a ser desarrollados a partir de 1933, con los estudios para la construcción del Puente Uruguayana-Paso de los Libres.

¹² La situación de aislamiento comenzó a experimentar un cambio estructural a partir de las obras construidas en la década del setenta que contribuyeron a eliminar los obstáculos físicos entre los países. En esa época recién se logra conectar estrechamente la región mesopotámica con el resto del país a través de los cruces físicos sobre el Río Paraná (túnel Santa Fe y Paraná y puentes del Complejo Vial Ferroviario Zárate-Brazo Largo -Argentina con Uruguay-, Resistencia-Corrientes y Fray Bentos-Puerto Unzué) y hacia el Este a través de las obras de conexión sobre el Río Uruguay (represa de Salto Grande y los grandes puentes de Gualeguaychú a Rivera y de Colón a Paysandú). Se finalizaron por otra parte obras que unieron definitivamente Chile con Mendoza y se mejoraron las conexiones con Bolivia y Paraguay. Los puentes de la década del ochenta unen Posadas con Encarnación, Puerto Iguazú con Foz de Iguazú y ésta última ciudad con Ciudad del Este. En el caso de Argentina y Chile, se mejoró sensiblemente la conexión a través del paso de Puyehue y se consolidó la conexión con Bolivia.

¹³ En los tres casos del lado argentino no hay carreteras asfaltadas. En el puente Pepirí Guazú, tampoco del lado brasilero. El tránsito que circula por ellos es vecinal fronterizo.

¹⁴ Todos estos proyectos se plantean en el capítulo de proyectos de corredores de transporte en el Cono Sur.

2.1 SISTEMA VIAL CARRETERO

El sistema vial carretero es el más utilizado en la región. Las principales carreteras son, en sentido transversal, la RN16 que llega desde Corrientes por el Puente a Resistencia, Chaco- Sgo.del Estero – Salta, y la RN81, que atraviesa todo a lo largo Cuyo de Formosa a Jujuy, con tramos de suelo natural y conexión a Chile y Bolivia por las RN9 y RN34, por los pasos de Jama y Sico. En sentido longitudinal, se encuentran la RN12 y la RN14, que incluyen conexiones con Brasil, y la RN11 que desde Santa Fe cruza Chaco y Formosa, e incluye el paso a Paraguay por el Puente San Ignacio de Loyola.

Estas rutas del NEA integran los corredores de transporte Norte y Central del Cono Sur , ambos de Brasil a Chile (cuadro N°2).

El **Corredor Norte** transcurre desde Brasil (puertos oceánicos de Río Grande, San Francisco do Sul, Paranaguá, Santos y Río de Janeiro) vía Uruguayana, vía el Puente Santo Tomé-Sao Borja, o vía Foz de Iguazú, pasando por el NEA y el NOA hasta los puertos del norte de Chile (puertos de Antofagasta, Iquique y Tocopilla). Se conecta con el sistema carretero de Bolivia y de Paraguay.

El **Corredor Central** desdobra su recorrido en Paso de los Libres-Uruguayana para llegar a Santiago de Chile y a los puertos de la región central de ese país (Valparaíso, Ventana). Desde el NEA al Sur, se conecta a Corrientes y desde allí desdobra su recorrido con dos alternativas para llegar a Mendoza y Chile, una vía Buenos Aires y otra por Santa Fe y Córdoba.

El NEA tiene rutas de jurisdicción nacional y provincial. A partir del proceso de concesiones viales derivado de la Ley de reforma del Estado (1989) parte de las rutas que conforman los corredores en la Argentina se encuentran concesionadas. Las principales están casi en su mayoría pavimentadas, pero hay varias sin mejoras. La vinculación bioceánica por carretera presenta tramos no pavimentados, especialmente en proximidades a la zona cordillerana tanto en Chile como en Argentina. Hay discontinuidades en los pasos de frontera con Bolivia y con Paraguay . La ruta 86, transversal, la más al norte del país, que bordea la frontera con estos países, está en su mayoría sin pavimentar. Con Brasil hay vías pavimentadas con distintas características que permiten el tránsito durante todo el año.

En cuanto a los flujos de cargas en la región, el mayor flujo corresponde a las cercanías al cruce Paso de los Libres –Uruguayana. Los flujos de salida de la producción del NEA, se superponen con los tráficos internacionales¹⁵.

2.2 EL SISTEMA FERROVIAL

El desarrollo del modo carretero se realizó en desmedro del transporte ferroviario y fluvial. No existen sistemas nacionales modernos y eficientes de ferrocarriles y por lo general, no se interconectan los sistemas nacionales, no fueron tendidos pensando en su interconexión o en el comercio con los países vecinos.

El sistema ferroviario del norte argentino y sus extensiones hacia los países limítrofes (cuadro N°3), está constituido fundamentalmente por dos ferrocarriles nacionales, el **General Belgrano SA, que tiene carácter de Sociedad Anónima, operado por el Estado Nacional**, que cuenta con ramales en trocha métrica que sirven principalmente en el Noroeste y el borde Oeste del Río Paraná, y el **ALL**

¹⁵ Son los casos de la RN16 para la producción de algodón y maíz de la centro de producción de Roque Saenz Peña en el Chaco, en Corrientes la rutas 123 y 12 de Mercedes y Bella Vista con la producción de arroz, en Formosa, desde Pirane el algodón y el arroz se transportan por la RN81, y la RN14 es utilizada por la producción de yerba y té de Oberá y Misiones.

Mesopotámico (Ex. Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza SA), que constituye una concesión otorgada a operadores privados, cuya red férrea de trocha media se asienta en el territorio de las tres provincias mesopotámicas

Los ferrocarriles Chilenos y Bolivianos cuentan en los ramales de conexión con el Ferrocarril General Belgrano con trocha métrica, lo cual facilita la continuidad de la red ferroviaria para una instancia de corredor bioceánico. La conexión hacia Chile se produce en el paso de Socompa, en la provincia de Salta al Sur del paso carretero de Sico, empalmando con un ramal de la Empresa Ferronor SA de ferrocarriles de Chile que se conecta con los puertos de Antofagasta e Iquique, punto terminal norte del sistema ferroviario de aquel país. Los ramales del Ferrocarril Belgrano que se conectan con la red Boliviana de la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) lo hacen a través de los pasos de La Quiaca-Villazón que lleva a Oruro y La Paz, con un ramal desde esta última ciudad hasta el puerto Chileno de Arica, y más al Este del anterior, en el paso de Pocitos, entre Salvador Mazza y Yacuiba, que lleva Santa Cruz de la Sierra, con una conexión desde allí hasta Puerto Suárez y Puerto de Santos¹⁶.

En la actualidad el Ferrocarril Belgrano cuenta con unos pocos tramos en buen estado. En la mayor parte de la red no se puede circular a más de 30km/hora, estando varios de los tramos intransitables. En el norte del país, en donde son necesarias las mayores inversiones y aparentemente el retorno económico-financiero es más lento, la línea férrea es operada por una empresa estatal. Es este tramo de la red argentina el que no fue transferido a la iniciativa privada por no haber aparecido interesados, en función de las altas inversiones requeridas¹⁷.

La única conexión ferroviaria en la actualidad hacia Brasil, aunque con diferencia de trocha que requiere la realización de transbordo, se produce en Paso de los Libres-Uruguayana, desde donde el ALL Mesopotámico, concesionado, se vincula con los ramales de la Red Ferroviaria Federal SA (RFFSA) de ese país directamente hacia los puertos del Atlántico de Porto Alegre y Río Grande, y mediante un ramal que se inicia en Santa María, con San Francisco do Sul, Paranaguá y Santos. La conexión con el ferrocarril paraguayo Presidente Carlos Antonio López se produce a través del puente Posadas-Encarnación sobre el Río Paraná, con vinculación desde allí hasta Asunción, aunque la operación del ferrocarril Paraguayo es dificultosa por el tipo de tracción y estado de la infraestructura. Finalmente, la conexión con Uruguay a través de la coronación de la represa de Salto Grande vincula el ALL Mesopotámico con la red de AFE que lleva a Montevideo.

En los países del MERCOSUR y sus socios Bolivia y Chile, las empresas ferroviarias de Argentina, Bolivia, Brasil y Chile, se encuentran en su mayoría privatizadas. Uruguay y Paraguay no han privatizado sus ferrocarriles. Si bien los ferrocarriles de carga en Argentina fueron privatizados entre 1991 y 1993, en este último año se formó la empresa estatal Ferrocarril Belgrano S.A ya que como se mencionó este ferrocarril no pudo ser privatizado por no contar con interesados.

¹⁶ De esta manera el ferrocarril en territorio Boliviano no tiene una continuidad que permita la vinculación entre Santa Cruz de la Sierra y La Paz para establecer un recorrido este-oeste facilitando la integración entre el Atlántico y el Pacífico.

¹⁷ En septiembre de 1999 se otorgó la concesión por 30 años del Ferrocarril Belgrano de cargas a la Unión Ferroviaria después de quedar desierto por ausencia de oferentes dos llamados a licitación. Para ese fin se conformó el Belgrano Cargas S.A. y se estableció que el 99% del capital de esa sociedad pertenece a la Unión Ferroviaria (que luego tercerizó los servicios de transporte de cargas en manos de cooperativas) y el 1% restante al Estado Nacional. El contrato, vigente a octubre del 2002, establece que el Estado debía aportar 250 millones de dólares, a razón de 50 millones por año en los primeros cinco años. Esto no se realizó. Hoy la infraestructura está muy deficiente y han caído las cargas transportadas. En febrero del 2002 se preparó un decreto por el cual se establece un subsidio de 24 millones para asegurar la operación de los servicios y llevar adelante un plan de obras de emergencia. A cambio, el gremio de la Unión Ferroviaria debería incorporar un socio capitalista privado y darle mayor participación al Estado. Así, el 48% de las acciones quedarán en manos privadas, el 3% serán estatales y el 49% del sindicato. La Nación, Suplemento de Comercio Exterior, 12 de noviembre de 2002.

2.3 SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL Y PORTUARIO

La navegación fluvial cumple un rol fundamental en el NEA brindando la posibilidad de complementar el transporte terrestre con corredores viales y ferroviarios, con salida al Atlántico. La producción del NEA, de Bolivia, Paraguay y Brasil, accede por los ríos al océano. Los productos que más se movilizan son la soja y sus derivados, el hierro y los combustibles. El tráfico de bajada es notablemente superior al de subida, a razón de cuatro veces más.

La activación de la Hidrovía, corredor Norte-Sur que atraviesa la región, tiene relación con obras realizadas y proyectadas sobre la cuenca. Concentra puertos destacados, como los Puertos de Rosario, Santa Fe y Barranqueras, que permiten realizar combinaciones con corredores viales interoceánicos y ferroviarios. Se destaca en la región del NEA el puerto de Barranqueras, el puerto de mayor volumen en importaciones y exportaciones, punto importante de integración modal. Otro puerto del NEA sobre la Hidrovía es Fomosa, sobre el río Paraguay, con movimiento mucho menor¹⁸.

En la región del MERCOSUR, las políticas de los gobiernos también han permitido introducir cambios sustanciales en el sector portuario entre ellos la participación de la iniciativa privada, privatización mediante, que ha modernizado infraestructura de servicios buscando elevar la productividad y la eficiencia empresarial. En 1992, en Argentina, la nueva Ley de Puertos reglamentó el funcionamiento de las terminales que surgieron al impulso de la iniciativa privada y el auge exportador. **Citar Moira**

2.4 PASOS FRONTERIZOS

Los pasos fronterizos son elementos importantes en la infraestructura de la integración. Hasta hace un tiempo eran considerados de importancia para la seguridad de los países, dedicados más al control de la inmigración. Con las políticas de integración en la subregión, y en el marco de la búsqueda de mejoras en las relaciones comerciales y agilización de la circulación, se busca mejorar los cruces para favorecer la integración física subregional y facilitar el transporte fronterizo, no solamente con inversiones en infraestructura sino también en los mejorar los controles de los cruces¹⁹.

En el Cuadro N° 4 se pueden observar los distintos pasos existentes de Argentina con Brasil y Paraguay en la región del NEA y sus características de vinculación. Respecto al cruce al Brasil, se destaca por su importancia en cuanto al tráfico en 2002, Paso de los Libres-Uruguayana (1.088 mil toneladas), único cruce ferroviario entre los dos países. Puerto Iguazú le sigue en movimiento (569 mil toneladas). En relación a los pasos al Paraguay, el principal es Clorinda-Asunción (278 mil toneladas), tercero en movimientos de exportación en el NEA. El resto de los cruces tiene volúmenes inferiores al 8%²⁰, a pesar de contar algunos con enlace físico pero con vías de acceso en condiciones precarias. Fundamentalmente atienden tráficos locales.

¹⁸ Según datos de la CEPAL, Barranqueras en 1999 movilizó un total superior a las 900.000 toneladas. Formosa 117 toneladas, lleva petróleo al Paraguay. Perfil Marítimo, CEPAL, ...

¹⁹ Las inversiones en los controles tecnológicos de los cruces se realizaron fundamentalmente en Brasil.

²⁰ Santo Tomé-Sao Borja 195 mil toneladas, Bernardo de Irigoyen 119 mil, Formosa 94 mil y San Javier 50 mil. Exportaciones por Aduanas del NEA en el 2002, Datos provisorios, INDEC.

3. PROYECTOS DE CORREDORES DE TRANSPORTE EN EL CONO SUR

Con el intermodalismo ha sido posible desplegar sobre el territorio importantes ejes integrados de comunicaciones y transporte, que en la actualidad son los principales estructuradores del espacio.

Los corredores interoceánicos funcionan como puentes terrestres dentro del sistema de transporte intermodal, que permite la integración de distintos modos de transporte en una sola red de distribución física de las mercancías y la eliminación de la ruptura de cargas para que los productos circulen entre distintos lugares en el menor tiempo posible y con mayor seguridad. Las redes articulan regiones extensas, distantes y diferenciadas del resto del territorio. Permiten lograr mayor competitividad en el traslado tanto de componentes como de productos acabados para poder coordinar los procesos productivos que se ejecutan en distintas localizaciones.

Algunos de estos nodos han modificado sus conexiones espaciales y se han convertido en nodos o hubs centrales de las redes productivas globales, y también en nodos de articulación de regiones internas. Los más dinámicos, con mayores vinculaciones territoriales y mayor zona de influencia, invaden y disputan las áreas de nodos vecinos, siempre con fuerte componente de tráfico internacional marítimo, de allí que los puertos sean los más consolidados.

Los nodos adquieren la función de articuladores de fragmentos territoriales dispersos. Son lugares de articulación e lo global y lo local, se integran a procesos globales por su posición diferenciada y específica, y articulan regiones interiores con los procesos globales. Es por ello que se pueden observar espacios centrales, globalizados, con fuerte inserción en el sistema internacional, y espacios periféricos, con serios problemas socioeconómicos, de articulación local y mundial. Los más avanzados tecnológicamente son los vinculados a circuitos de acumulación de mayor extensión e importancia a escala global, mientras que el resto está vinculado principalmente a circuitos de acumulación de alcance local²¹.

En las últimas décadas se está realizando un importante esfuerzo en la construcción de infraestructura física en el Cono Sur. Ya se encuentran anunciados oficialmente muchos proyectos de corredores fluviales, ferroviarios, viales e intermodales, puertos, puentes y túneles incluidos en los mismos, y en distintas situaciones de avance. Asimismo, como complemento de los corredores, se viene trabajando entre áreas políticas y técnicas de los países, para definir acciones en los cruces de frontera. Se resalta la creación del Proyecto de Los Libertadores²², de la Red de Transportes de Interés Multinacional e Inventario de Proyectos Prioritarios para la Integración de América del Sur²³, del Grupo de Trabajo Multilateral sobre Corredores Terrestres Bioceánicos²⁴, las actividades en el marco del Tratado de la Cuenca del Plata y FONPLATA y la Hidrovía Paraguay-Paraná y los planes maestros de pasos fronterizos con Chile²⁵ y con Brasil.

²¹ Santos, Milton, Técnica, Espaço tempo. Globalização e méio técnico-científico informacional. Ed Hucitec, Sao Paulo, 1996.

²² El Proyecto de Los Libertadores tiene como objetivo la vinculación interoceánica ferroviaria para el transporte de carga en América Latina, con acciones que plantean tornar efectivos cuatro grandes corredores. Fue propuesto por el Fondo BID-Vº Centenario, en 1992.

²³ Incluye carreteras, ferrocarril y vías navegables de manera de vincular en forma directa los países miembros entre sí y con el exterior, y aprovechar las condiciones favorables de interconexión intermodal entre los océanos Atlántico y Pacífico. Documento: "Red de Transporte para la Integración de América del Sur", conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas, noviembre de 1992, CEPAL; y "Corredores Interregionales de Transporte de América del Sur", 1993, ALADI.

²⁴ Nace en 1993 como una comisión bilateral entre Brasil y Chile, y luego se incorporaron Argentina, Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay. Han identificado 6 corredores de los cuales algunos tienen realizados los estudios de prefactibilidad.

²⁵ El ACE 35 con Chile, establece un cronograma de obras priorizadas entre ambos países sobre Pasos Fronterizos. De ellos, el paso de Jama, junto al de Sico integran el Corredor Norte que atraviesa el NEA.

3.1 EL NEA Y LOS PROYECTOS DE CORREDORES DE INTEGRACION

En la Cumbre de presidentes de América Latina realizada en Brasilia en agosto y septiembre del 2000 se acordó la realización de un Plan de Acción para la Integración Regional de América del Sur, IIRSA, que reconoce 12 ejes de integración con propuestas para la ampliación y modernización de la infraestructura existente en un horizonte de 10 años²⁶. De ellos tienen incidencia directa en el NEA el eje MERCOSUR-Chile o Corredor Central (Río de Janeiro-Porto Alegre- Buenos Aires-Santiago de Chile), el Corredor Norte o el eje Porto Alegre-Antofagasta (vía Jujuy) y en dirección Norte-Sur, el eje Corumbá-Buenos Aires, constituido básicamente por la Hidrovía Paraná-Paraguay. Si bien existen otros proyectos en la región, se abordarán en el presente apartado los que componen los ejes mencionados²⁷.

a. Eje MERCOSUR-Chile o Corredor Central

Es el mayor eje de intercambios comerciales de la subregión, se presenta con la estructura de verdadero corredor a lo largo de todo el litoral Atlántico. El corredor de transporte ya existe, lo que se trata es de mejorar las condiciones para el transporte. Cruza desde el Sur de Brasil hasta los puertos de la región central de Chile.

La alternativa carretera incluye una autopista entre Río de Janeiro-Sao Paulo-Buenos Aires. La ruta actual se presenta como un conjunto de caminos alternativos por Uruguay o por el litoral argentino, con distintos kilometrajes²⁸. Los trazados más cortos pasan por Uruguay por tramos con puentes en malas condiciones para soportar cargas superiores a 12 toneladas. La alternativa por Paso de los Libres/Uruguayana es el camino más utilizado. Las condiciones actuales de las vías son preocupantes debido al volumen del tráfico. En Argentina, próximo a la frontera con Brasil, la ruta es angosta, muchas veces sin banquetas y con puentes estrechos. Los gobiernos de los tres países constituyeron una Comisión Tripartita del Eje Vial del MERCOSUR y en 1994 la Comisión del Puente Buenos Aires-Colonia realizó los primeros estudios como parte del eje del MERCOSUR²⁹. Hay un proyecto puente sobre el río Paraná entre Goya y Reconquista³⁰, asociado al corredor.

La alternativa ferroviaria se concentra en la conexión Sao Paulo-Buenos Aires, a través del Puente Uruguayana-Paso de los Libres, con cambio de trocha. Este proyecto es la conexión ferroviaria de Paraguay, Brasil y Uruguay con Buenos Aires (interconexiones de Encarnación-Posadas y de Salto Grande-Fray Bentos). Incluye reactivaciones de ferrovías y recuperación de trechos específicos.³¹

La alternativa marítima cuenta con puertos equipados para embarque y desembarque de los granos comercializados en la subregión. La división modal convierte a los puertos del Atlántico en puntos de cabotaje subregional por donde pasan granos, derivados del petróleo, minerales y contenedores.

²⁶ El BID y la CAF elaboraron la propuesta, con insumos provenientes de otros organismos internacionales.

²⁷ Varios fueron formulados para atender demandas locales y pretenden integrarse en corredores. Entre ellos podemos citar los sobre el río Uruguay en la frontera con Brasil. En la Provincia de Corrientes, el puente entre Alvear-La Cruz e Itaipú, los cuatro puentes (alternativos o no) en la Provincia de Misiones: San Javier-Porto Xavier, Panambí-Veracruz, Alba Posse-Porto Mauá y El Soberbio-Porto Soberbio, donde las provincias recogen las iniciativas de los municipios. Otro proyecto privado, en este caso de la empresa paranaense Zaeli, consiste en un desvío particular y una terminal en Uruguayana para sacar el arroz, que antes iba por camión, por tren.

²⁸ El Puente Colonia-Buenos Aires, proyecto de cruce sobre el Río de la Plata, integra las alternativas de menor longitud.

²⁹ Ya se han comenzado las ampliaciones en algunos tramos, con aportes del BID, del EXIMBANK (Japón) y del gobierno brasilero, así como obras en puertos terminales de contenedores, como Paranaguá, Río Grande y Santos.

³⁰ En el 2000 los gobernadores de ambas provincias firmaron junto al CFI un convenio para la conexión vial entre ambas localidades. El proyecto fue declarado de interés común y llamaron a concurso público para el estudio de prefactibilidad.

³¹ La conexión con Buenos Aires desde Santos / Sao Paulo, juntamente con la vinculación Buenos Aires-Asunción y con Montevideo, constituyen el Corredor Atlántico del Proyecto de los Libertadores.

Estos puertos están incluidos en el eje marítimo del Atlántico de la iniciativa IIRSA, denominado “Eje de logística marítima del Atlántico”.

b. Eje Porto Alegre- Antofagasta o Corredor Norte

Conecta el Puerto de Paranaguá, en el Atlántico, con el de Antofagasta y Mejillones, en el Pacífico.

En materia de alternativas carreteras de este corredor en la región del NEA, se puede llegar a Antofagasta pasando por Puerto Iguazú y Posadas, por el Paso de Dionisio Cerqueira a Eldorado, con tramos sin pavimentar, por el nuevo puente Santo Tomé-Sao Borja, o bien alcanzarse Asunción, ingresando a la Argentina a través de Clorinda. Las distintas variantes confluyen en Resistencia, llegando luego por la RN16 a Salta y a Chile. Algunos tramos están en condiciones precarias o sin pavimento. Aproximadamente 200km. de la ruta nacional 81 entre Laguna Yerma y Pluma de Pata, en Formosa y Salta respectivamente, sirven de alternativas a la ruta nacional 16 en la Provincia de Chaco. Como complemento, a partir de Asunción en dirección a Bolivia, por Pozo Hondo-Misión La Paz, se llega a Jujuy y Salta, con tramos de caminos de tierra. Dentro de este corredor, hay un proyecto de segundo puente Ciudad del este-Foz de Iguazú, entre Brasil y Paraguay³² y otro de Ampliación de la conexión física entre las ciudades de Posadas-Encarnación.

La alternativa ferroviaria de este corredor en trocha métrica, que en Argentina está constituido básicamente por el Ferrocarril General Belgrano, vincularía Paranaguá, Curitiba, Ponta Grossa, a Cascavel y Guaíra, Asunción, Clorinda y Formosa, por Resistencia, Salta y pasa por Socompa a Chile y al puerto de Antofagasta³³. Para establecerse esta vía, necesitan construirse los tramos de vías entre Cascavel y Guairá, en Brasil, 530km de vías entre Santa Cruz de la Sierra y Cochabamba y otro tramo cortando territorio paraguayo hasta Asunción y de allí 50km. hasta Formosa, en territorio argentino ³⁴. Otra alternativa es por Uruguayana - Paso de los Libres y de allí a Corrientes. La vinculación de Santos a Antofagasta, vía Paso de los Libres-Uruguayana, es una conexión interoceánica de trocha métrica que requiere la construcción de un nuevo puente entre Resistencia y Corrientes³⁵, que se encuentra proyectado, un enlace desde Corrientes hasta Sao Borja para unir las vías del ferrocarril General Belgrano con la RFFSA de Brasil, concesionada a la Empresa Ferrovía Sul-Atlántico S.A. y el enlace ferroviario previsto sobre el Puente Santo Tomé-Sao Borja. Como proyecto para transitar por trocha métrica sin trasbordo existe la construcción de un tercer riel entre Paso de los Libres y Corrientes, de 230km. La parte argentina de la ferrovía, especialmente en el tramo entre Formosa, Embarcación y Socompa está en muy mal estado y requiere de inversiones en su recuperación.

Los puertos que vincula este proyecto cuentan con proyectos de mejora, algunos ya avanzados como el caso de Antofagasta, Paranaguá y Mejillones, recientemente escogido para un megaproyecto de puerto, el mayor de América Latina.

c. Corredor Corumbá/Asunción-Buenos Aires o Hidrovía Parana-Paraguay

³² Para evitar el congestionamiento del puente actual. Tendrá una extensión de 700m e instalaciones para servicios complementarios.

³³ A partir de Embarcación, la ferrovía argentina es la misma de la conexión entre Santos y Antofagasta, dentro del Corredor Transcontinental Central del Proyecto de los Libertadores.

³⁴ De Formosa a Asunción, siguiendo por Guaíra, en la frontera con Brasil, hay 350km. que Paraguay planea construir. En Brasil, de Guaíra a Cascavel, hay 180km. proyectados y 590km. de Cascavel a Paranaguá, en operación.

³⁵ El proyecto de Complejo Multimodal de Cargas Puente Ferroviario Chaco-Corrientes, ubicado aproximadamente 8 a 10 km aguas abajo del Puente general Belgrano, incluye la interconexión ferroviaria, el complejo portuario y de transferencia de cargas y una zona franca compartida, en la interconexión con la Hidrovía con participación privada en la ejecución, financiación y explotación. El puente principal, con objetivos de descongestionar el puente actual, tendría una longitud de 630m. La primera etapa de la obra ya está licitada (construcción del puente ferroviario y accesos a Corrientes y Resistencia). Secretaría de Obras Públicas de Chaco, www.chaco.gov.ar.

Los ríos Paraná y Paraguay son los ejes estructuradores de este corredor. Conecta el Mato Grosso brasileño con Buenos Aires y el Río de la Plata, salida al Atlántico.

La alternativa carretera atraviesa el pantanal matogrossense, área de preservación ambiental, con puentes estrechos hasta Campo Grande, llega a la frontera con Brasil en Ponta Pora-Pedro Juan Caballero, sigue a Asunción con tramos próximos a Yby Yáú intransitables en algunas épocas del año y otros con conservación deficiente. Por Clorinda entra a Argentina, pasando por Formosa, Resistencia, Santa Fe y Rosario, por las rutas nacionales 9 y 11, y llega a Buenos Aires.

La alternativa ferroviaria es la conexión desde Asunción hasta Buenos Aires, vía Posadas y Paso de los Libres. Se encuentra en condiciones precarias y cuenta con proyectos de recuperación en territorio paraguayo y mejoramiento en el tramo argentino. Está constituida en Argentina por el Ferrocarril ALL Mesopotámico S.A. y se conecta con Brasil en Paso de los Libres-Uruguayana, y con Uruguay, en Concordia³⁶.

La alternativa hidroviaria está constituida por los ríos Paraná y Paraguay, en donde ya está avanzado el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay y su posible conexión con el Río Tieté a Santos. Consiste en hacer navegables los ríos Paraná y Paraguay por barcos de gran tamaño, desde el Mato Grosso Brasileño (Cáceres), vinculando el Oriente de Bolivia, el Centro-Oeste de Brasil y Paraguay hasta el Río de la Plata. Incluye una serie de obras de dragado, rectificación y balizamiento de los cauces de los ríos Paraná y Paraguay para navegarlos con un calado mínimo de 10 pies. Permitiría la disminución de los tiempos de navegación en un 30 % y aumento de la capacidad transportadora por la mayor profundidad del calado. **Ver Moira**

El consorcio argentino-belga Hidrovías S.A.³⁷ obtuvo la concesión por 10 años del dragado, balizamiento y señalización del Río Paraná desde Santa Fe hasta el Océano, obra ya inaugurada, a cambio del cobro de peajes y un subsidio anual de 40 millones de dólares durante la década de concesión para el tramo inicial³⁸. Este proyecto se realiza con ayuda financiera del BID, soporte ejecutivo del PNUD y asistencia financiera menor de otras fuentes como el FONPLATA y la Unión Europea. A la fecha, el dragado a Santa Fe ya ha alcanzado los 32 pies y se estudia su profundización a 36 pies. Por otro lado, a fines del 2002 se llamó a licitación para realizar los estudios sobre aspectos técnicos, económicos y administrativos tendientes a posibilitar 10 pies de navegación entre Santa Fe, Corumbá y Puerto Quijarro³⁹. Se comenzarían las obras en octubre del corriente año.

Las inversiones en terminales portuarias, ampliaciones y modernizaciones para atender a los mayores flujos de carga, ya se está observando, muy consolidado en la parte sur de la Hidrovía. Comprende la reactivación de los puertos fluviales de Campana, Rosario⁴⁰, Santa Fe⁴¹,

³⁶ Se superpone en parte al Corredor Central.

³⁷ El proyecto de la Hidrovía tiene sus raíces en el Tratado de la Cuenca del Plata (1969). En 1988, se creó la Comisión Ejecutiva, que coordinó la elaboración del estudio de prefactibilidad económica de la Hidrovía Paraguay-Paraná, que fue realizado por la consultora INTERNAVE. En 1995, febrero se firmaron los contratos con el consorcio belga Jan de Nul para realizar los primeros trabajos de dragado y balizamiento desde Santa Fe hasta el Océano por el canal Emilio Mitre.

³⁸ El subsidio de 40 millones, que regía desde 1994 fue suspendido a fines del 2001. Debido a las políticas de déficit cero no fue incluido en el presupuesto 2002 ni en el 2003. Para compensar la empresa ha aumentado los peajes, y les cobra en dólares a los exportadores. El plazo para renegociar la tarifa está en curso y vence a fines de mayo. Cabe mencionar que el Gobierno, para bajar los precios de la licitación, tomó a su cargo la entrega de equipos técnicos (instalaciones y equipos dragadores).

³⁹ Se presentaron seis consorcios internacionales. La CAF y PNUD financian los estudios. La Nación, Suplemento de Comercio Exterior, 31/12/03.

⁴⁰ Está previsto que el Puerto de Rosario actúe como puerto de transferencia y punto terminal del tramo fluvio-marítimo a

Reconquista, Goya⁴², Corrientes⁴³, Barranqueras⁴⁴, Posadas⁴⁵, Formosa⁴⁶ y Pilcomayo en la Argentina. En Paraguay Villa Rey, Puerto Casado, Fuerte Olimpo y Bahía Negra. Bolivia mientras tanto negocia con Brasil la concreción de Puerto Quijarro, sobre el canal Tamengo como salida al Paraguay, y con la Argentina el Puerto Busch, en la costa sobre el Río Paraguay.

3.2 LOS NODOS DE TRANSFERENCIA EN EL NEA

Analizando las características de las redes, las circunstancias territoriales y los flujos en el NEA, surgen puntos de convergencia de los sistemas de transporte aptos para intercambios modales y con distintas capacidades para cumplir roles y funciones variadas en la estructuración de las redes globales y las conexiones bioceánicas. En el cruce de los corredores bioceánicos, se identifican cinco nodos de transferencia⁴⁷, todos ellos conformados por pares de ciudades, en la mayoría de los casos enfrentadas en los cruces de los grandes ríos, con puertos sin aptitudes para los requerimientos actuales. Cada uno de ellos presenta distintas condiciones operativas y capacidades de intermodalidad e infraestructura construída en décadas anteriores, y a excepción del nodo Resistencia-Corrientes, coinciden con pasos fronterizos.

a. Nodo Paso de los Libres-Uruguayana

Permite acceder a puertos brasileros y chilenos. Se encuentra situado sobre los corredores Norte y Central, y constituye un eslabón sobre el río Uruguay de ambos corredores, Es el único cruce ferroviario entre Argentina y Brasil, aunque con diferente trochaje y necesidades de transbordo entre el ALL Mesopotámico y RFFSA. El transporte fluvial no está presente.

En 2002 salieron por este cruce de frontera el 44,6% de las toneladas exportadas por aduanas del NEA, de las cuales el 83,3% fueron por camión y el resto por ferrocarril⁴⁸.

b. Nodo Clorinda – Asunción

Este nodo del Corredor Norte, ofrece posibilidades de combinación intermodal para el tráfico entre Paraguay, Chile y Bolivia vía automotor, y con Brasil vía ferrocarril. Actualmente hay una importante transferencia de productos (petróleo crudo y productos agrícolas) que llegan por

partir del dragado de 32 pies, en ejecución, que permitiría la salida desde las terminales locales de buques de ultramar con carga completa. Es el puerto más interior con capacidad para recibir buques de gran porte, transoceánicos (tipo Panamax), además de ser importante conexión carretera-ferroviaria de Argentina. Se plantea la estratégica vinculación de esta zona con el MERCOSUR como salida de exportación de productos argentinos.

⁴¹ En febrero del 2003, con un préstamo de FONPLATA se realizaron los estudios de prefactibilidad técnica, comercial e hídrica para relocalizar el puerto y elevar el dragado de la vía troncal a 32 piés. Este puerto se propone como salida de la producción del Centro y Norte del País y nexo clave en las vinculaciones del MERCOSUR. Se puso en funcionamiento la Unidad Portuaria de Contenedores, con nuevas instalaciones y equipamientos. La línea del FFCC Belgrano ingresa directamente en la playa de operaciones con dos trochas.

⁴² En el Puerto de Goya, se proyecta la construcción de instalaciones portuarias para muro de amarre y acceso ferroviario.

⁴³ El puerto de Corrientes integra un proyecto de construcción de un complejo multimodal de transferencia de cargas entre Corrientes y Chaco.

⁴⁴ El gobierno provincial decidió reactivar este puerto, entregado en concesión. Es parte del Complejo Multimodal de Cargas Corrientes-Chaco, al igual que el puerto de Corrientes, obra nueva integrado por este puerto ubicado sobre una isla en el canal principal del río y un puente ferroviario que la conecta a ambos márgenes. La prefactibilidad del proyecto se realizó en 1996, estuvo a cargo del Estudio J.J.Palmeyro y Asociados S.A. En 1996 se dragó el acceso Sur del nodo.

⁴⁵ El Puerto de Posadas presenta aptitudes para su especialización para carga y descarga de las producciones regionales del Alto Paraná.

⁴⁶ Proyecto de Mejoramiento del Puerto de Formosa, primer puerto argentino de la Hidrovía.

⁴⁷ Debido a la continuidad de estos corredores en sentido transversal merece mencionarse el nodo del NOA, Salta/Jujuy, en el Corredor Norte, que es la articulación con corredores y redes de carreteras de Ferrocarril a Bolivia y a la región central del país. Constituye el centro de intercambio y concentración de productos regionales, desde donde son exportados a distintos destinos, incluidos los puertos chilenos del Pacífico.

⁴⁸ Exportaciones por Aduanas del NEA en el 2002, op.cit.. No se consideran los oleoductos, gasoductos, transporte aéreo ni las líneas de transmisión.

ferrocarril y se embarcan por buque fluvial o barcaza con destino a Paraguay y al Río de la Plata. Por el Ferrocarril Belgrano se llega a los puertos de Chile y Sus exportaciones en 2002 representaron el 11,4% del movimiento de toneladas por aduanas del NEA, 99,5% de las cuales salieron en camión.

c. Nodo Santo tome – Sao Borja

Sobre el Río Uruguay, es un cruce alternativo a Paso de los Libres-Uruguayana. Con la habilitación del nuevo puente internacional existe la posibilidad de un nuevo nodo de transferencia entre el Ferrocarril ALL Mesopotámico y el transporte automotor, que hacia el Sur, por la ruta 14 llega a Buenos Aires y al Norte a Paso de los Libres y sus conexiones.

En 2002, y siguiendo la misma fuente, fue la cuarta aduana del NEA en exportaciones, con un 8% del tonelaje exportado por aduana en la región.

d. Nodo Posadas – Encarnación

Este nodo, sobre el río Paraná y el Corredor Norte y junto a su conexión con el Corredor Central, tiene posibilidades la transferencia de productos de camión a barcaza y de camión al Ferrocarril ALL Mesopotámico. Es la vía de vinculación con Paraguay, junto a Resistencia-Corrientes.

Con escasa significación para las exportaciones, cruzaron en 2002 sólo el 1,4% del total de las cargas.

e. Nodo Resistencia-Corrientes

Sobre el Corredor Norte y el río Paraná, con muy escasa significación para las salidas por aduanas del NEA en 2002 (0,3%, en barco) es potencialmente el gran centro para la transferencia intermodal para la región Nordeste. Con ferrovías hacia Paraguay y Buenos Aires, constituidas por los Ferrocarril Gral. Belgrano y Ferrocarril ALL Mesopotámico⁴⁹, ofrece la posibilidad de tráficos por vía terrestre con el NOA, con el Norte de Chile y con Bolivia hacia el Oeste, y con la Mesopotamia y Brasil, Paraguay y Uruguay hacia el Este.

4. REFLEXIONES FINALES

El despliegue territorial de los nuevos procesos permite observar la modificación de las pautas de localización y aparición de tendencias a la formación de nuevas configuraciones territoriales de las actividades productivas. Sin embargo, a pesar de la incorporación de nuevas áreas a los procesos productivos, las más dinámicas son aquellas integradas a los circuitos mundiales. La construcción de nuevas obras de infraestructura para la aceleración de la circulación transporte de mercancías (y de capital) significan un cambio en las modalidades de gestión territorial, con la presencia de nuevos actores y la conformación de nuevas redes de poder. Nuevos actores cada vez menos vinculados a los territorios afectados por las obras, movidos con criterios que no contemplan los requerimientos de las regiones de implantación en conjunción con un Estado que asume la función de facilitador de la materialización de la estrategia, mediante las políticas de privatizaciones y desregulación de servicios.

Como se ha mencionado, históricamente el desarrollo de infraestructura de integración física entre países del Cono Sur, se realizó en sentido Norte-Sur y se concentró en las áreas costeras. La tendencia creciente del comercio regional marca un proceso de concentración en el comercio intrarregional. El intercambio entre Argentina y Brasil es un ejemplo de ello.. El mayor intercambio

⁴⁹ Sobre el Río Paraná no existe vinculación ferroviaria, por lo que se produce un quiebre del sistema. El puerto de Barranqueras, sobre la margen chaqueña tiene potencialidades de tomar un rol destacado en el sistema regional a partir de las obras que se están realizando en la Hidrovía.

de productos en el Cono Sur se realiza entre Brasil-Uruguay-Buenos Aires- Santiago de Chile y los puertos del Pacífico: en el llamado Corredor Central o eje del MERCOSUR, desde el Sur de Brasil al Río de la Plata. Este eje concentra los mayores flujos en términos absolutos en la región, a su vez que las regiones más desarrolladas, con mayores densidades de población, mayor concentración de recursos naturales y mejores condiciones de operatividad de la infraestructura de transportes. Incluye múltiples infraestructuras que vinculan centros como San Pablo, Montevideo, Buenos Aires y Santiago con posibilidades de alternativas dentro de un mismo modo, o incluso de intermodalidad.

Es en el recorrido de este corredor de exportación por la región del NEA en donde se reproduce esta situación al interior de nuestro caso. El tránsito se concentra en dos pasos entre Argentina y Brasil, en Paso de los Libres-Uruguayana y Foz do Iguazú-Puerto Iguazú como alternativas de cruce. Existe una tendencia a que los movimientos no se realicen en un corredor sino que vayan conformando una grilla, con numerosos nodos y múltiples recorridos. En el eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, asimismo, un tercio de los movimientos constituyen tráficos entre los países de la zona.

A través de la información expuesta sobre la situación del sistema de transporte de cargas en la región del NEA en el contexto del MERCOSUR, y en relación a los corredores de transporte, se puede observar que:

a las carreteras no siempre permiten conexiones directas y varios tramos necesitan mejoras o mantenimientos compatibles con las necesidades actuales. Se superponen los tráficos locales con los internacionales pasantes, generando situaciones conflictivas.....

b Muchas ferrovías están en mal estado de conservación, con trazados que establecen conexiones indirectas y diferencias de trochas en las fronteras, que imponen dificultades para la circulación y necesidades de trasbordo. En la Mesopotamia está el punto de quiebre del sistemaEl Río Paraná es el único corte en la traza bioceánica sobre el que no existe vinculación ferroviaria⁵⁰.

c. Los pasos fronterizos, en su mayoría, no están en condiciones para operar con la demanda actual, imponiendo demoras adicionales al transporte, fundamentalmente en el caso de Paso de los Libres-Uruguayana. Los nuevos pasos de la década del '90 en la frontera de Misiones con Brasil tienen movimientos locales, sin condiciones para operaciones de cargas. El puente Santo Tomé-Sao Borja, recientemente inaugurado, aún no puede cumplir su objetivo de ser alternativo a Paso de los Libres. A diferencia de éste, en el nuevo vínculo se cobra peaje.

d. Los puertos del NEA no tienen en su mayoría infraestructura operacional adecuada a los nuevos movimientos de comercio. Se mueven con tráficos locales. Como proyecto a cobrar importancia es destacable el puerto de Barranqueras, hoy con escaso movimiento.

Si recapitulamos algunos datos mencionados en el trabajo, cabe recordar que el NEA es la región que exporta menos en el total del país, apenas representó el 2% de las exportaciones totales. Por otro lado, si pensamos la infraestructura en función del desarrollo de actividades productivas, no podemos pensar que las dificultades señaladas en la región devengan del desarrollo en la región. La saturación de los cruces o la inadecuación tiene relación con demandas externas, no del NEA. Los proyectos no son necesarios para la región sino que responden a requerimientos extrarregionales. La relación infraestructura de transporte-desarrollo la infraestructura no es condicionante en este caso, sino otras razones.

⁵⁰ , El Ferrocarril ALL Mesopotámico cuenta con trocha métrica por lo que para dar continuidad a la conexión sería necesario extender un nuevo tramo en esa trocha entre la ciudad de Corrientes y algún paso de la frontera con Brasil para integrarse con la red Brasileña; o colocar un tercer riel entre Corrientes y Paso de los Libres, en una extensión de 452km. Por otro lado, no existe cruce ferroviario sobre el Río Paraná para unir la red del Ferrocarril General Belgrano.

Problemas de rentabilidad del ferrocarril, acompañado por el cierre de ramales y estaciones en el NEA., como en el conjunto del país. En este caso, acompaña esta situación la difícil perspectiva del ferrocarril Belgrano. Que pasa con las localidades, que se fueron estructurando en función de esta vía y hoy quedan aisladas. Pueblos fantasmas.

Bibliografía

VELTZ, Pierre, 1996.

Yanes, Luis y Daniel Álvarez, "Los puertos y su vinculación entre lo local y lo global", en Revista Litorales, Año 1, N°1, 2002.

Veltz, Pierre, "Jerarquía y redes en la organización de la producción y el territorio" en Benko y Lipietz (Comp) Las regiones que ganan. Distritos y redes: Los nuevos paradigmas de la geografía económica. Ed Alfons El Magnánim. Generalitat Valenciana. Diputació Provincial de València. España, 1994.

Castells, Manuel. "La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura". La Sociedad Red, Vol. 1, Alianza Editorial, 1996.

Santos, Milton, Técnica, Espaço tempo. Globalização e méio técnico-científico informacional. Ed Hucitec, Sao Paulo, 1996.

Santos, Milton, Metamorfosis del Espacio Habitado, Hucitec, Sao Paulo, 1990.

Barreto, Miguel A, "El crecimiento de las ciudades intermedias del NE Argentino en el contexto de las transformaciones regionales", en Cuaderno Urbano N°3, Espacio cultura y sociedad,

Veltz, Pierre, "Jerarquía y redes en la organización de la producción y el territorio" en Benko y Lipietz (Comp) Las regiones que ganan. Distritos y redes: Los nuevos paradigmas de la geografía económica. Ed Alfons El Magnánim. Generalitat Valenciana. Diputació Provincial de València. España, 1994.

Santos, Milton, Técnica, Espaço tempo. Globalização e méio técnico-científico informacional. Ed Hucitec, Sao Paulo, 1996.

Información Estadística

CEPAL, Naciones Unidas. Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe, 2001.

PNUD, Informe de Desarrollo Humano, 1999/2000

Banco Mundial, World Development Report 1999/2000

INDEC. Exportaciones e importaciones argentinas con los países limítrofes por modo de transporte, 2002, datos provisionarios,

INDEC.Comercio Exterior Argentino, 2001. Origen Provincial de las Exportaciones, Información de Prensa, INDEC, noviembre del 2001.

INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. Resultados Provisionales. Total del País, 2002.

INDEC. Exportaciones por Aduanas del NEA en el 2002, Datos provisionarios,

Información Periodística

La Nación, Suplemento de Comercio Exterior, El Reporter Ferroviario.

Perfil Marítimo, CEPAL,

Red de Transporte para la Integración de América del Sur", conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas, noviembre de 1992, CEPAL; y "Corredores Interregionales de Transporte de América del Sur", 1993, ALADI.

CEPAL, División de Comercio e Integración sobre la base proporcionada por la División de Estadísticas y Proyecciones Económicas de la CEPAL, 2003.

Boletín FAL, CEPAL, N°198, febrero de 2003.

El ACE 35.