



## Geografías desde el Sur

ISSN: 1853-6026

Nro 10 -oct. 2023

### **CENTRO DE INVESTIGACIONES GEOGRAFICAS**

**Director** Adriani, Luis  
**Subdirectora** Pintos, Patricia  
**Secretario** Arturi, Diego

**Consejo Directivo**  
Adriani, Héctor Luis  
Zappettini, María Cecilia  
Pérez Ballari, Andrea  
Carut, Claudia  
Feliz, Mariano

### **Comité Editorial**

Arturi, Diego, Botana María Inés, Carut Claudia, Del Río, Juan Pablo,  
Féliz, Mariano, Langard, Federico, Merino, Gabriel, Murgier, Néstor,  
Narodowski, Patricio, Nieto, Daniela, Relli Ugartamendía, Mariana,  
Silva, Miguel Ángel y Zappettini, Maria Cecilia

### **Equipo Editorial**

#### **Directora**

Pohl Schnake, Verónica

#### **Secretario**

Báez, Santiago

#### **Coordinación Editorial**

Margueliche, Juan Cruz

“Reseñas viajes de estudio”

**SECCIÓN TRABAJO DE CAMPO**

**Amanda Barrenengoa, Daiana Melón y Álvaro Álvarez**

Daiana E. Melón. Investigadora del Instituto de Investigación para la Agricultura Familiar (IPAF) región Pampeana del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA). Integrante de la colectiva de investigación-acción Al Borde (construyendo pensamiento indisciplinado).

Amanda Barrenengoa. Docente y becaria postdoctoral del IdIHCS (UNLP- CONICET) Participa del Proyecto de Investigación “Transición histórico-espacial del sistema mundial y América Latina. Crisis de hegemonía, dinámica multipolar y proyectos estratégicos desde una perspectiva multiescalar” (Departamento de Geografía).

Álvaro Álvarez. Docente e investigador del Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales (IGEHC- CONICET- UNCPBA), Centro de Investigaciones Geográficas (FCH- UNCPBA).

En la presente sección, compartimos la experiencia del trabajo de campo realizado en las ciudades de Resistencia y Corrientes a través de una selección del registro fotográfico llevado a cabo. Dicho trabajo de campo fue realizado como parte de la investigación enmarcada en la beca para equipos “Impactos de los tratados de comercio e inversión en América Latina y el Caribe”, convocada por el Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), la Plataforma América Latina mejor sin TLC, el Transnational Institute (TNI), la Escuela de Política y Gobierno de la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM) y la Sociedad Latinoamericana de Economía Política (SEPLA)<sup>1</sup>.

La investigación ahondó sobre el proyecto de construcción del Segundo Puente Chaco-Corrientes (SPCC), obra de infraestructura delineada en 1992, la cual, a raíz de diferentes vaivenes políticos y económicos, hasta el momento no se ha ejecutado. En este marco, compartimos algunas imágenes significativas del trabajo de campo, entretejiendo simultáneamente los aspectos más importantes de la investigación. Esta tuvo como propósito analizar el lugar que ocupa la infraestructura física en la política regional y nacional, en el marco de las transiciones geopolíticas actuales. Para ello, estudiamos el “Segundo Puente Chaco-Corrientes y Complejo Multimodal de Cargas”, en tanto referencia empírica que nos permitió, desde un enfoque multiescalar y multidimensional, conocer y comprender la multiplicidad de lógicas y actores que se entrecruzan en obras de gran envergadura. Este proyecto se inscribe en la estrategia china de acercamiento con la región latinoamericana, por lo que buscamos dar cuenta de las inversiones en infraestructura que involucran a Argentina. En la imagen 1 referenciamos el Puente General Belgrano, que este año cumplió 50 años desde su inauguración, que se encuentra sobrecargado en relación con la actual dinámica de circulación.

---

<sup>1</sup> En dicha investigación también participó Julián Bilmes, quien también es parte del Informe final realizado, que está en proceso de ser publicado por CLACSO.

**Imagen 1: Puente General Manuel Belgrano**



Fuente: archivo personal (Puente Gral Belgrano, 9/3/2023)

En la actualidad, el Puente Gral. Belgrano es la única vía de conexión entre Chaco y Corrientes, por lo cual, el proyecto de un segundo enlace cobra una gran relevancia, considerando que por él circulan más de 25 mil vehículos por día (Argentina Grande, 2022). Tras años de anuncios y paralización de la obra del SPCC, Alberto Fernández incluyó el proyecto en el Plan de obras “Argentina Grande”, impulsando, a inicios del 2022, reuniones entre los gobernadores de ambas provincias con la empresa China Communications Construction Company (CCCC), empresa matriz de China Road and Bridge Corporation (CRBC). Hacia fin de año se abrieron los sobres de la licitación para la adjudicación de obras de circunvalación de ambos lados y se avanzó en el proceso de evaluación. El actual presidente otorgó al proyecto el carácter de interés nacional y le dio una garantía del Tesoro Nacional a través de su incorporación al Presupuesto 2021. Por otro lado, a finales de 2022, se ofrecieron fondos del Tesoro Nacional para obras aledañas y se avanzó con las licitaciones de las variantes tanto del lado correntino como chaqueño (que significan varios kilómetros de circunvalación).

Sin embargo, entre fines de 2022 y principios de 2023, se congeló el financiamiento chino, y se avanzó en negociaciones con el Banco Interamericano de Desarrollo. De hecho, 32 delegados de la institución visitaron el lugar en que se emplazaría el puente (Argentina, 2023; Lotero, Martín, comunicación personal, 21 de marzo de 2023). Entendemos que este cambio obedece al recrudescimiento de la puja geopolítica mundial entre EE.UU. y China, con su correlato cada vez más explícito en nuestra región. El SPCC es una obra que integra los proyectos conjuntos entre Argentina y China que se han visto paralizados, tensionados o disputados por EE.UU. en los últimos años (Blinder y Vila Seoane, 2023). Sin embargo, se

trata de un proceso aún abierto, ya que sólo se han llegado a licitar las obras viales conexas al puente, necesarias para que resulte operativo y para brindar servicios a las urbanizaciones ubicadas a ambos lados de la traza. En las figuras 2 y 3, es posible observar obras de infraestructura desarrolladas en el barrio Nuevo Sur en la ciudad de Resistencia y Santa Catalina en Corrientes.

**Figura 2: Obras de infraestructura en el barrio Nuevo Sur, ciudad de Resistencia**



Fuente: archivo personal obras en barrio Nuevo Sur, Resistencia 23/3/2023

**Figura 3: Obras de infraestructura en el Barrio Santa Catalina, ciudad de Corrientes**



Fuente: archivo personal en Corrientes (23/3/23)

Partiendo de entender el lugar que el SPCC tiene en el marco de las disputas geopolíticas actuales, buscamos comprender los múltiples intereses y posturas que subyacen a la obra. Para ello, en el desarrollo del trabajo de campo, entrevistamos a diferentes actores, tanto del sector productivos, como puertos y entidades empresariales, y funcionarios públicos y técnicos. Visitamos el Puerto de Barranqueras en Chaco, en la Figura 4 es posible notar el Centro de Acopio dependiente de la Junta Nacional de Granos, creado en el marco del gobierno peronista.

**Figura 4: Centro de Acopio y Embarque Barranqueras**



Fuente: Archivo personal, Centro de Acopio y Embarque Barranqueras, 20/3/2023

Por otro lado, recuperamos la visión de integrantes de movimientos socioterritoriales, buscando comprender su mirada en torno a esta obra de infraestructura. A su vez, y como se ve en la figura 5, participamos de manifestaciones de estos movimientos cuyo objetivo era visibilizar y denunciar las consecuencias del modelo de desarrollo hegemónico.

**Figura 5: Acción plurinacional en el día mundial del agua y el día mundial de los bosques**



Fuente: archivo personal (Resistencia - Corrientes, 23/03/2023)

Las temáticas que atañen a las mega obras de infraestructura, la inversión extranjera y su impacto sobre los territorios, han sido estudiadas generalmente atendiendo a una dimensión de análisis “por arriba”, es decir, por parte de los gobiernos y de las instituciones supranacionales. Sin embargo, las comunidades han demostrado ser también un actor de peso en la discusión sobre esta clase de proyectos. Son quienes brindan o no la licencia social ante las reconfiguraciones territoriales que estas obras implican, quienes llevan adelante acciones para poner un freno al avance de la territorialidad capitalista que estos proyectos proponen, o incluso delinear proyectos alternativos, en un contexto de crisis ambiental de dimensiones inéditas. En las figuras 6 y 7, es posible observar parte de los repertorios de acción colectiva de las organizaciones locales.

Figura 6: Afiche de convocatoria a la marcha el 22 de marzo por el día mundial del agua y de los bosques

Figura 7: Parte de un mural en el espacio cultural del MTR Cuba en Resistencia



Fuente: Archivo personal. Resistencia, espacio cultural del MTR CUBA, 22 de marzo de 2023.

Por ello, en el desarrollo de esta investigación, consideramos imprescindible recuperar las voces y posturas de quienes habitan en el territorio donde se emplazará el SPCC., entendiendo que una obra de infraestructura no es algo neutral, que responde y busca profundizar a un modelo de desarrollo centrado en la extracción de *commodities* y bienes comunes naturales. Los movimientos socioterritoriales a quienes entrevistamos, si bien reconocen la importancia de llevar adelante otra vía de conexión entre las ciudades, ponen el foco en problematizar cuáles son los interés reales detrás de este megaproyecto de infraestructura, denunciando los desmontes que se generan en ambas provincias en pos del avance de la frontera agrícola y de la industria forestal, la contaminación de fuentes de agua, y el envenenamiento de las poblaciones a partir de las fumigaciones con agrotóxicos. En la figuras 8, registramos parte de una entrevista realizada a una vecina del barrio Nuevo Sur, donde bajaría la traza chaqueña del proyecto del SPCC.

**Figura 8: Trabajo de campo en el barrio Nuevo Sur, Resistencia.**



Fuente: archivo personal, Resistencia, 23/3/23