

La configuración geohistórica del territorio en la provincia del Chaco y los proyectos de transporte y energía en el Siglo XXI

Schweitzer, Mariana^(*)
Carrizo, Silvina^(**)

Resumen

Este artículo presenta la configuración del territorio en la Provincia del Chaco (Argentina) como reflejo del papel desempeñado en los modelos de acumulación dominantes desde el Virreinato del Alto Perú hasta la actualidad. Se analizan los procesos de ocupación poblacional, la expansión de las actividades productivas y el avance de las redes viales, ferroviarias, fluviales y energéticas. Para el siglo XXI se han identificado planes y proyectos de transporte y de energía que involucran al territorio chaqueño, tanto aquellos formulados desde instancias supranacionales como los priorizados por agendas nacionales y provinciales, considerando que podrían modificar la estructura territorial y las oportunidades de desarrollo de esta región. Así se considera la posibilidad de que haya un cambio para los territorios que históricamente han quedado relegados y que hoy pasarían a ocupar un nuevo lugar en la geografía de los proyectos de interconexión a escala regional, y que movilizan oportunidades para nuevos proyectos a escala local.

Palabras clave: Configuración del territorio; Transporte; Energía; Proyectos

(^{*)} Magister en Planificación Urbana y Regional. Investigadora CONICET-UBA
Centro de Investigaciones Hábitat y Municipio, CIHaM, UBA.
Ciudad Universitaria, Pabellón III, 4° piso, (1428) Ciudad Autónoma de Buenos Aires,
Argentina
marianaschweitzer@gmail.com

(^{**}) Doctora en Geografía, Ordenamiento Territorial y Urbanismo. Investigadora
CONICET.
Centro de Estudios Urbanos y Regionales, CEUR; UNNOBA, TEAM.
Saavedra 15, 6° piso, (1083) Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina
scarrizo@conicet.gov.ar

Geohistorical configuration of the territory in Chaco province and projects of transport and energy in XXI century

Abstract

This paper analyses territorial configuration in the Province of Chaco (Argentina), reflecting the role played in dominant accumulation models, from the Viceroyalty of Peru Alto until today. Population processes, productive activities expansion and networks construction (roads, railways, ports, energy installations), are analyzed. For the XXI century, transport and energy plans and projects, involving and the Chaco territory, have been identified. We have taken into account those initiatives promoted from supranational organizations as well as those prioritized in national and provincial agendas, considering they could change territorial structure and development opportunities for this region. In this way we consider the possibility of change for those territories that have been historically relegated and today they would occupy a new place in the geography of regional interconnection projects and that mobilize new opportunities for local projects.

Key words: Territory; Transport; Energy

Introducción

El concepto de territorio está relacionado con la idea de dominio, como espacio geográfico en donde los distintos actores van desplegando sus intereses y capacidades en la generación de huellas. Los territorios son la expresión de la acumulación de bienes y servicios, moldeados por actores sociales a lo largo de los años, con determinadas lógicas políticas, económicas y culturales.

El sistema de transporte y la dotación de infraestructura energética contribuyen al dominio del territorio, y los cambios que se generan sobre ellos tienen efectos complejos debido a que transforman las distancias relativas entre actividades, aumentan o disminuyen ventajas comparativas de determinadas localizaciones y generan procesos de valorización y diferenciación espacial y social. Al facilitar particulares inversiones, pueden generar efectos sobre los territorios de forma tal que pueden verse transformados en enclaves económicos (transfiriendo recursos a la economía global), en enclaves sociales (con actividades sin integración con la estructura social preexistente), o bien generar dependencia tal que, de retirarse la actividad dinamizadora, el territorio quedaría desarticulado.

El conjunto de transformaciones que inciden en la relación entre infraestructura y territorio pueden derivar en efectos directos y efectos indirectos, los primeros referidos a la construcción de la infraestructura, a la circulación que se habilite sobre ellas, a los flujos y a la interrelación particular con el territorio en el cual se asienta, y los indirectos como aquellos vinculados con los procesos de transformación que se generan por las mejoras en las condiciones de accesibilidad y la habilitación de áreas para el desarrollo de nuevas actividades.

En este trabajo se presenta la configuración del territorio chaqueño desde el período colonial hasta los últimos años, y se identifican los proyectos de transporte y de energía que en el siglo XXI se pretenden instalar desde distintas instancias y con diferentes objetivos. Entendiendo que no se puede analizar la ocurrencia de los fenómenos de forma aislada, se analiza la emergencia de proyectos que dan cuenta de la producción del territorio desde lo global, lo nacional y lo local, que actúan en forma interrelacionada y superpuesta entre ellos y con los territorios, y que apuntan particulares organizaciones del territorio. Se identifican los efectos directos y los indirectos de los proyectos ya implementados, y su relación con los territorios es cuanto a distribución de beneficios. El objetivo del artículo es mostrar a distintas escalas temporales y espaciales, cómo se articulan

dialécticamente la configuración del territorio y el desarrollo de los proyectos de infraestructura formulados por actores locales o extralocales.

El texto se estructura en tres partes, la primera con el análisis de la configuración del territorio en función de los asentamientos de población y las actividades productivas en la provincia del Chaco como territorio receptor de las iniciativas; la segunda en donde se aborda particularmente el rol de la construcción de las redes de infraestructura, de transporte y energía en esa configuración territorial, y en la tercera se presentan los proyectos y las iniciativas formuladas en los últimos años y las transformaciones derivadas y aquellas previstas.

1. Configuración del territorio

La configuración del territorio permite explicar los modos en que los sujetos se relacionan entre sí, la forma que toman las actividades y sus interrelaciones. Milton Santos se refiere a la configuración territorial como un sistema de objetos y un sistema de acciones, siendo los primeros *“la constelación de recursos naturales, lagos, planicies, montañas y bosques y también de recursos creados: ferrocarriles y carreteras, conductos de todo orden, represas, ciudades, lo que sea”* (Santos, 1988: 76) y los segundos la acción de una población dada que hace uso del territorio, el *“territorio usado”* (Santos 2000: 96-97). La puesta en servicio de redes de transporte y energéticas, su distribución, sus características, la concentración y la accesibilidad no son aleatorias, sino que obedecen a estrategias de poner en valor los recursos del territorio.

El territorio argentino se fue configurando con sucesivos modelos de desarrollo fuertemente dependientes de la economía internacional, tanto en la valorización de los recursos, como en su organización política y espacial. Durante el Virreinato del Perú, el epicentro de lo que sería el territorio argentino se ubicaba en la región del Noroeste, siendo Lima y su puerto, su nodo de centralidad. A partir de la constitución del Virreinato del Río de la Plata, en 1776, esa centralidad se tornó hacia Buenos Aires y su puerto. En la configuración del territorio chaqueño, se destacó la ocupación que hicieron poblaciones Tobas en la frontera con el Paraguay, Wichis en el Impenetrable y Mocovíes sobre el Río Paraná y al Sur. Con la conquista se intentó infructuosamente avanzar sobre esas tierras que *“formalmente”* estaban bajo la Intendencia y Gobernación del Paraguay. Las exploraciones se realizaron a partir de 1536 pero recién en 1585 pudo ser establecida la primera ciudad en territorio chaqueño, Concepción del Bermejo, que subsistió hasta su desdoblamiento en 1632. La fundación de poblados fue

escasa y de poca vida, con asentamientos vinculados a las reducciones franciscanas y jesuíticas (1). A pesar de todas las incursiones e intenciones de ejercer el control sobre el territorio, con la conformación de las Provincias Unidas del Río de la Plata en 1810 y la independencia del país en 1816, el territorio del Gran Chaco (al igual que al Sur, la Patagonia), permanecía bajo dominio indígena.

Recién bien avanzado el siglo XIX se revirtió esa situación, con la conjunción de estrategias políticas y económicas, cuando el territorio se tornó objeto de interés para actividades extractivas. Inicialmente la explotación del quebracho, luego el cultivo del algodón y más recientemente la soja, demandaron la construcción o el mejoramiento de redes de transporte y energía. Estos ciclos económicos fueron modelando la configuración de nuevos escenarios y procesos de territorialización con la modificación del poblamiento, cambios en los usos del suelo y la emergencia de nuevos actores.

En 1872 cuando se creó la gobernación del Chaco y en 1878 se fundó la ciudad de Resistencia. En 1884 se produjo la conquista de este último bastión de pueblos originarios, se definieron los límites actuales (2) y se creó el Territorio Nacional del Chaco. A partir de la Ley de Inmigración y Colonización de 1876 se promovió la afluencia de colonos, que especialmente en el siglo XX (3) avanzaron desde el Paraná hacia el oeste, creando centros agrícolas y desplazando la frontera contra el indio. La explotación del monte fue la actividad que protagonizó esta etapa de colonización (4). Los ríos Paraná y Paraguay sirvieron para trasladar la producción, y en sus costas se construyeron los primeros embarcaderos, pero fue el tendido del ferrocarril, impulsado por la explotación del quebracho el que viabilizó el avance de la frontera agraria hacia el interior de la provincia en una nueva etapa colonizadora. Se fundaron en el centro y sur de la provincia las localidades de Presidencia Roque Sáenz Peña, Charata, Quitilipi y Las Breñas. Asociados al ferrocarril se consolidaron los puertos de Barranqueras y Tirol.

Cuando la explotación del quebracho y la extracción del tanino comenzaron a decaer, el algodón cobró relevancia, especialmente entre 1930 y 1960. Por la gran demanda de mano de obra para esa producción, Chaco pasó de tener 60.500 habitantes en 1920, a 214.000 en 1934 y a 360.000 en 1940, con una alta proporción de inmigrantes, agricultores europeos que llegaron en la posguerra (5). Con ello se produjo un nuevo avance hacia el centro y oeste que consolidó el "Domo Algodonero Chaqueño", la zona más productiva.

Al cultivo tradicional del algodón, a partir de los años 1980, se le sumaron la soja y el maíz -cultivos propios de la región pampeana- y el girasol, en convivencia con las actividades ganadera y forestal. La producción de soja se convirtió a partir de la campaña 1999/2000 en el principal cultivo en relación al área sembrada y en el 2003 la superficie con soja superó nueve veces al área algodonera (6). Se trata de inversiones de capitales pampeanos -y fundamentalmente de Córdoba y de Santa Fe- y transnacionales que compran o alquilan las tierras. El desarrollo de este nuevo cultivo no sólo implicó cambios en los usos del suelo rural sino también a nivel urbano: construcciones nuevas en localidades como Charata y Las Breñas testimonian el “boom” agrícola de esa región.

Con el avance de la soja se puede verificar también un proceso de concentración de la tierra y un aumento de la presión por las tierras fiscales y sobre comunidades originarias (7), recreando un escenario de exclusión y concentración en el que muchos pequeños productores fueron expulsados: en la actualidad, el 7% de los propietarios concentra el 70% de las tierras y el 80% de la producción se encuentra en manos del 20% de los productores (8). La estructura productiva asociada a la expansión de la frontera agropecuaria está caracterizada por unidades de explotación empresarial (utilizan mayor capital, mayor superficie y ocupan trabajadores especializados para las tareas agropecuarias), en donde el pequeño productor no puede competir. En esta situación de tensión, el mejoramiento de las redes de transporte ha desempeñado un papel significativo.

2. Construcción de redes de infraestructura

En estrecha vinculación con el río Paraná, el ferrocarril primero y las rutas después, sirvieron para el acceso de los inmigrantes, la instalación de colonias y la explotación de recursos. En el presente apartado se profundiza en la configuración de las redes de transporte y de energía, que contribuyeron al desarrollo de las actividades económicas y a la localización de la población.

El transporte

El ferrocarril fue el principal modo de transporte en el norte argentino hasta mediados del siglo XX. En el Chaco, el primer ramal fue construido en 1892 y se dirigía desde Charadai hacia Santa Fe y Rosario. Entre 1907 y 1914 se construyó el ramal C3 entre Resistencia con AviaTerai y desde este ramal, se abrieron otros hacia el sur: una extensión que llegaba a Santiago

del Estero y otra a Santa Fe. Posteriormente se tendieron ramales hacia el norte, a General San Martín y a J. J. Castelli, y hacia el sur el ramal C6 desde General Pinedo hacia Santa Fe. En 1931 se finalizó la línea Barranqueras-Joaquín V. González (Provincia de Salta), con el completamiento del ramal C12. Bajo la Presidencia de Perón, los ferrocarriles fueron nacionalizados y los ramales del Chaco pasaron a integrar el Ferrocarril General Belgrano, que junto al resto de las trochas angostas del norte argentino llegó a recorrer en sus más de 10.000 km territorios de 14 provincias (Schweitzer, 2009).

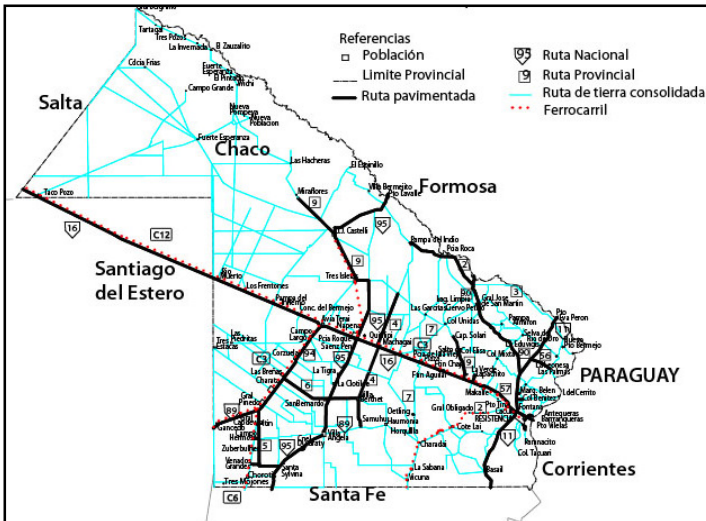
El desarrollo de las rutas fue posterior, en las primeras décadas del siglo XX, y estuvo a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad. Con estas nuevas infraestructuras se fueron interconectando los centros de producción agrícolas con las estaciones ferroviarias y con los puertos. La pavimentación de las vías se realizó a partir de 1960 y 1970 en las principales rutas nacionales: se avanzó con la RN16 (entre Resistencia y el interior, paralela al tren), la RN11 (que une Chaco, Formosa y Santa Fe) y la RN12 (que corre paralela al Paraná por la Mesopotamia). En 1973 se construyó el puente Gral. Belgrano, que cruza el Paraná y comunica Corrientes, Barranqueras y Resistencia (Maeder y Gutiérrez, 1995).

Hacia fines del siglo XX, con las políticas neoliberales, se privatizaron los servicios ferroviarios y los puertos fueron transferidos a las provincias a la par que se privatizaron numerosas terminales portuarias. El Ferrocarril General Belgrano (luego Belgrano Cargas y actualmente Belgrano Cargas y Logística), fue el único que en el país no atrajo a los inversores privados y quedó en manos de sociedades con participación de los gremios y del Estado Nacional, que no atendieron al mantenimiento de las vías ni del material rodante (Schweitzer y Carrizo, 2013). El puerto de Barranqueras, que había sido una pieza clave para la entrada y salida de productos de la región, pasó en 1993 a manos de la Provincia del Chaco y decayó fuertemente su funcionamiento, agudizando la crisis iniciada por la importancia que fue cobrando el transporte vial (9).

Desde el 2010 se ha conseguido garantizar en el Puerto de Barranqueras, mediante dragado, los 10 pies necesarios para el tránsito de barcas, permitiendo la realización de operaciones que antes estaban restringidas. El Ferrocarril Belgrano Cargas y Logística, que estuvo sin movimiento por quince años, desde el 2008 retomó sus servicios hasta el puerto, aunque con condiciones de circulación precarias. Los servicios de cargas vinculan a Joaquín V. González (Provincia de Salta) con Resistencia y el Puerto de Barranqueras, y hacia el sur, AviaTerai, General Pinedo y Chorotis con Santa Fe y Rosario.

Actualmente los mayores flujos de transporte se verifican en las rutas asfaltadas, principalmente en las RN11 y RN16, que tal como se observa en la Figura N°1 conectan la provincia con los países vecinos. El ferrocarril tiene escaso peso en la matriz de transporte y el puerto de Barranqueras actúa como nodo de transferencia de las cargas de su hinterland (Chaco, Formosa y Santiago del Estero) hacia los puertos de salida de San Lorenzo y Rosario (10).

Figura N°1. Redes de transporte en la Provincia del Chaco



Fuente: Elaborado a partir de Mapa de Dirección Nacional de Vialidad

La energía

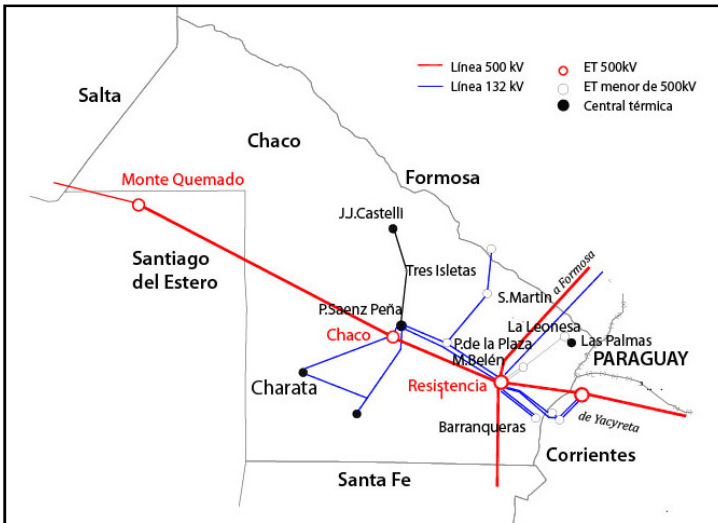
La electrificación en Chaco se inicia por el accionar de actores privados, siendo la localidad de Las Palmas la primera beneficiada por una red tendida en 1885 desde un ingenio azucarero. La ciudad de Resistencia recién tendría el servicio de alumbrado público en 1907 cuando comenzó a funcionar su usina y un año después se acordó realizar la instalación de la red domiciliaria como servicio municipal, operación que en 1925 pasó a manos privadas extranjeras. La actividad eléctrica en varias localidades del Chaco estuvo a cargo de empresas extranjeras (en Presidencia Roque Sáenz Peña, Quitilipi, Machagai y Presidencia de la Plaza), hasta que en la segunda mitad del siglo XX, los servicios pasaron a la Empresa Provincial de Electricidad del Chaco Sociedad Mixta E.P.E.CH (actualmente Servicios

Energéticos del Chaco Empresa del Estado Provincial S.E.CH.E.E.P), que ha operado junto a instituciones cooperativas y municipales (Schweitzer y Carrizo, 2013) (11).

A partir de la Reforma del Estado de la década de 1990, Transnea S.A y S.E.CH.E.E.P pasaron a operar las redes de transporte eléctrico de 132 kV, mientras que las redes de alta tensión (500 kV) quedaron en manos de la empresa privada Transener S.A. El grado de conexión de la provincia del Chaco se incrementó en los últimos años: a la línea de alta tensión entre Santo Tomé, Romang (Santa Fe) y Resistencia y a la conexión con Corrientes, se sumó en 2010 la línea que conecta con el Gran Formosa y en 2011 la interconexión NOA - NEA. Esta conexión en el sistema integrado nacional cerró una suerte anillo que atraviesa el Chaco y que ha permitido ampliar y mejorar su oferta energética, debido a que a partir de su construcción se han llevando a cabo las “Obras de Transmisión y Subtransmisión Regional y Provincial” que han permitido sacar del aislamiento eléctrico a numerosas localidades y a áreas rurales. Así, Chaco se abastece de electricidad generada en otras provincias. Existe un servicio mínimo en el Noroeste que aún permanece aislado, tal como se puede observar en la Figura N°2.

No hay ninguna localidad con servicio de gas por red ya que no llegan los gasoductos troncales y tampoco se han construido redes locales aprovisionadas por gas natural comprimido GNC o gas licuado de petróleo (GLP), como sí se ha hecho en otros puntos del país. Para uso doméstico se utiliza fundamentalmente GLP, comercializado en forma fraccionada, que se comercializa a precios más elevados que en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Figura N°2. Redes de energía en la Provincia del Chaco



Fuente: Elaboración personal en base a CAMESA

3. Los territorios y los proyectos

El Chaco, con 1.000.000 de habitantes, posee una densidad de población de 11 hab/km², baja en relación a la media nacional. La densidad resulta mayor en las proximidades del Río Paraná siendo que en el Gran Resistencia concentra un tercio de la población de la provincia. Presidente Roque Sáenz Peña con casi 89.882 habitantes es el segundo centro poblado de la provincia, seguido por Barranqueras, que alcanzó en 2010 los 54.698 habitantes. Por fuera de esas tres localidades de más de 50.000 habitantes, Chaco tiene un total de ocho localidades con más de 20.000 habitantes y cuatro con más de 10.000 (INDEC 2010). Como se señaló anteriormente, el sistema urbano se ha estructurado en relación a las vías del ferrocarril y a las rutas nacionales.

Las condiciones de vida encuentran valores críticos: un analfabetismo del 5,5% de la población mayor de 10 años (el más elevado del país, que tuvo a una media de 1,9%), un IDH en el 2011 de 0,807 (el nacional de 0,848) y el 38,3% de su población viviendo en hogares con dos o más personas por cuarto. Del total de viviendas casi el 8% no tienen baño. La desigualdad social es notoria: el 10% más pobre de los chaqueños tiene el 1,4% de la riqueza y el 10% más rico se apropió del 38,5% (INDEC 2010, y PNUD, 2013) (12).

Los índices de desarrollo más desfavorables y la mayor vulnerabilidad social se corresponden con el Impenetrable (al norte) y centro oeste (a excepción del municipio de Presidencia Roque Sáenz Peña), áreas con accesibilidad limitada, déficit hídrico y escaso equipamiento educacional y sanitario. El este chaqueño y el municipio de Presidencia Roque Sáenz Peña poseen un nivel de desarrollo medio y limitaciones en su industrialización derivadas de problemas energéticos, hídricos y de saturación de los corredores de transporte. El Producto Bruto Geográfico del Chaco participa en un 1,1% del total nacional. La Región Metropolitana de Resistencia presenta los mayores niveles de desarrollo económico relativo, pero presenta dificultades para ofrecer empleo a la población pobre que va llegando desde las áreas rurales, situación que se agudizó en la última década.

En los escenarios descriptos, avanzan la soja y otros cultivos no tradicionales en un contexto deficitario en materia de infraestructura. En el siglo XXI han cobrado relevancia proyectos de infraestructura que se localizan total o parcialmente en la Provincia del Chaco, formulados desde organismos supranacionales como la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), desde el Estado Nacional en el Plan Estratégico Territorial (PET), como así también desde las administraciones provinciales y municipales. Se trata de un amplio espectro de proyectos, algunos de los cuales se presentan para atender al desarrollo local y regional, mientras que otros buscan fundamentalmente dar respuesta a actividades extralocales. Desde el Estado Nacional, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios trabaja en el Plan Estratégico Territorial (PET), que en sus avances del 2008 y del 2011 incluyeron proyectos jerarquizados desde lo nacional y desde las provincias. A nivel supranacional, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) propone acciones para América del Sur, algunas de ellas involucrando al territorio chaqueño (13). Todos ellos se pueden observar en el Cuadro N°1.

Cuadro N°1. Proyectos priorizados en las agendas de Nación y del Chaco del PET 2008, PET 2011 y la IIRSA

PROYECTOS	PET 2008		PET 2011		IIRSA
	Chaco	Nac.	Chaco	Nac.	2013
FC Belgrano ramal C3 (Avia Terai - Pto Barranqueras)	sí	sí	sí	sí	sí
FC Belgrano ramal C12 (Avia Terai- Metán)			sí	sí	sí
FC Belgrano ramal C6 (Pinedo - Tostado)					sí
Transformación en autovía RN11	sí		sí	sí	sí
Transformación en autovía RN16 en Resistencia, pavim. Metan-AviaTerai	sí	sí	sí		sí
Obras Ex RN89 /RP13	sí	sí	sí		sí
Repavimentación RN95 (hasta Puerto Lavalle- Santa Sylvina)	sí	sí	sí		sí
Obras RP5 (RN89 - Hermoso Campo), RP6 (Las Breñas - San Bernardo) yRP7	sí				
Pavimentación RP9	sí	sí	sí		
Enripiado RP12	sí				
Puente Ferroautomotor (Chaco – Corrientes)	sí		Sí (a)		Sí (a)
Puente Ñembucú Integración Pilar Bermejo	sí		sí	sí	sí
Reconstrucción Puente Lavalle – Santa Sylvina	sí	sí	sí	sí	
Puente Tres Pozos (Chaco – Formosa)	sí		sí		
Hidrovía Paraná - Paraguay - Santa Fe al Norte	sí		sí		sí
Puerto Barranqueras	sí		sí	sí	sí
Gasoducto desde Formosa a Santa Fe pasando por Chaco y Santiago, a partir del gasoducto NOA-NEA		sí		sí	sí
Electroducto NEA-NOA .	sí	sí	sí		sí

Puerto Bastiani-Metán con subestación transformadora en Sáenz Peña					
--	--	--	--	--	--

(a) En el PET 2011 se enunció como ferroviario y en la IIRSA sólo vial.

Fuente: Elaboración en base a PET 2008, PET 2011, Base de Datos de Proyectos IIRSA

Si comparamos los planes provinciales, nacionales y supranacionales en sus distintos avances, se puede observar coincidencias. En materia de transporte concuerdan en priorizar la señalización y las mejoras para la Hidrovía, en la mayor parte de las obras formuladas para rutas nacionales (de pavimentación o repavimentación) y en ramnales del Belgrano Cargas en la búsqueda de consolidar el corredor bioceánico en el denominado Eje de Capricornio en IIRSA. Esta iniciativa busca la conexión ferroviaria de Chaco y el Norte de Argentina con los puertos del cluster de Rosario (Schweitzer y Carrizo, 2013). Si bien no fue priorizada en los planes nacionales, el Estado y la Corporación Andina de Fomento, están realizando inversiones en la llamada T ferroviaria, que incluye el ramal hacia los puertos de Rosario. Las rutas provinciales y los puentes que cruzan hacia provincias vecinas, Corrientes, Formosa y Santa Fe, son mayormente priorizadas desde la provincia del Chaco buscando mejorar la conexión entre sus localidades. En materia de energía, las distintas instancias coincidieron en priorizar el electroducto NOA NEA, ya concluido, y el Gasoducto NOA-NEA.

Entre el conjunto de los proyectos priorizados en los distintos planes se observan grados distintos de avance:

- En el Belgrano Cargas, previa identificación de los puntos más críticos de la red troncal, a mediados del 2010, se comenzaron obras en cinco tramos puntuales. Estas, sumadas a las intervenciones realizadas años anteriores, posibilitaron la mejora de la circulación entre Joaquín V. González y AviaTerai, y entre esta localidad y Resistencia. En 2012, se comenzaron los estudios para realizar otras mejoras entre AviaTerai y Metán (incluidos en la IIRSA y en el PET Nación 2011). Algunos de los tramos se encuentran impulsados por la CAF que se interesa en financiar las obras.
- Se han realizado obras por parte de la Dirección Nacional de Vialidad y otras por convenio con la Dirección de Vialidad Provincial del Chaco, en las RN11, A011, RN95.
- En la Hidrovía Paraná-Paraguay, priorizada en planes de las distintas escalas, se ha avanzado con los trabajos de señalización,

rectificación y dragado, habiéndose inaugurado obras hasta Barranqueras en febrero del 2013. Dos meses antes se concesionó la explotación y comercialización del Puerto a la empresa logística provincial, COLONO.

- Para el puerto de Barranqueras se ha elaborado un Plan Maestro en el que se prevé una inversión de 230 millones de dólares, de los cuales la CAF financiaría el 80%. La Provincia ha invertido en obras para mejorar las operaciones y busca ampliar el muelle, construir una terminal de contenedores y de transferencia de cargas, y mejorar las circulaciones dentro del Puerto.
- El Electroducto NEA-NOA ya fue concluido. Recorre 1.200 km por las provincias de la región Norte Grande. Esto viabilizó la realización de obras complementarias y la expansión del servicio. Se tendieron 6.300 km de líneas y de 10.000 conexiones con fondos provenientes de Nación y con préstamos del BID.
- Las obras del Gasoducto del Noreste que han sido licitadas, no fueron iniciadas.

Reflexiones finales

A escala regional y nacional, la ocupación y el poblamiento del territorio argentino -respondiendo a los modelos de desarrollo que se fueron adoptando en función de las diferentes formas de apropiación de la riqueza- han ido conformando una estructura concentrada y poco uniforme, con áreas densas en población y redes, frente a otras con escasa ocupación y poco integradas. Dentro de los modelos de desarrollo, Chaco tuvo un rol históricamente marginal en el contexto nacional. Sus recursos fueron, relativamente, de poco interés para el modelo agroexportador y para el proceso de sustitución de importaciones que orientaron la consolidación de la red de transporte: por ende a Chaco llegaron pocas obras y la Provincia fue integrada parcialmente al resto del país, por el ferrocarril, el puerto y las rutas, priorizándose la vinculación de sus zonas extractivas orientadas hacia los grandes mercados mundiales antes que sus redes internas.

Por ende a escala local, al interior de la Provincia, las redes de transporte y energía modelaron una territorialización con áreas de precariedad y vulnerabilidad desigual. La concentración poblacional que se ha ido dando sobre el Paraná desde fines de siglo XIX, aun desplazando progresivamente la frontera indígena, se refuerza incluso hoy con el avance de la soja que vuelve a expulsar población del campo a la ciudad. Resistencia -con altos niveles de precariedad y baja calidad de vida- tiene dificultades para integrar a la población que llega. El Impenetrable quedó fuera de la

dinámica que impusieron el quebracho y el algodón, preservándose como la región de Argentina con mayor cantidad de pueblos originarios y que aún conserva bosque nativo, aunque fuertemente afectado y amenazado por desmontes y por las tensiones en torno a las tierras. Se observa así que a distintas escalas se reproducen para el Chaco -en sus relaciones dentro de la región y el país, y entre los territorios al interior de la provincia- fenómenos de desequilibrios y vulnerabilidad territoriales (14).

Chaco depende fundamentalmente del transporte vial, dado el insuficiente funcionamiento del ferrocarril y del puerto. Los proyectos que avanzan tienen el propósito primero de mejorar las condiciones de conexión regional. En transporte, procuran reforzar la circulación ferroviaria y vial de las cargas hacia los puertos, priorizando como destino las terminales del entorno del Gran Rosario, más al sur de la Hidrovía Paraná-Paraguay. La Provincia de Chaco -a pesar de haber sido pionera en servicio eléctrico y de poseer potencial considerable en energías renovables- importa prácticamente toda la energía que consume y no pone en valor sus recursos, ni consigue la atención adecuada de sus habitantes. En energía también se promueven proyectos eléctricos y gasíferos de interconexión. Estos responden a iniciativas nacionales para mejorar la red para el conjunto del país. En un contexto en el que los proyectos que avanzan obedecen a intereses externos a la región, las mejoras en el ferrocarril, rutas, puerto y energía, podrían apostar a proyectos locales para atender mejor a las necesidades de sus territorios y sociedades, no sólo atendiendo a demandas externas.

Los efectos directos de los proyectos concretados permiten un aumento del flujo de cargas hacia los puertos, fundamentalmente de la Provincia de Santa Fe. Permiten la expansión del servicio eléctrico y una mayor seguridad en las prestaciones por las interconexiones generadas. Como efectos, indirectos o asociados a dichas intervenciones, podemos mencionar la presión hacia la expansión de la frontera agraria, la concentración de la propiedad de la tierra y la emergencia de actores extraprovinciales. Pequeños productores no han podido competir con los grandes grupos, y los pobladores con tenencia precaria de la tierra, muchos de ellos de los pueblos originarios, fueron expulsados y pasaron a integrar los contingentes de desempleados urbanos.

Se verifica la articulación de dinámicas globales y locales, una lógica que se despliega sobre territorios configurados desde hace siglos, con distintas dinámicas e inercias. Se superponen proyectos formulados para atender a distintas escalas. Frente a esa situación se considera necesario plantearse una ecuación que permita el equilibrio entre las necesidades político-

económicas de la nación en el contexto global, una mirada regional, las necesidades nacionales integrando los distintos territorios, y la mirada local, para lograr el desarrollo sostenible que requiere el conjunto de la comunidad.

Notas

(1) Hasta 1740 fueron dos las reducciones franciscanas, una sobre el Paraná -San Francisco- y otra próxima a Concepción del Bermejo -Guácara-, ambas destruidas a los pocos años. En forma posterior dispusieron a lo largo del Río Bermejo los asentamientos San Bernardo de Vertiz, Nuestra Señora de los Dolores y Santiago de la Cangallé. Los jesuitas fundaron San Fernando sobre el Paraná (Maeder y Gutiérrez, 1995).

(2) Los límites actuales de la Provincia del Chaco se consolidaron a principios del siglo XX: por el norte, los ríos Teuco y Bermejo hacen de límite con la Provincia de Formosa; por el sur linda con la Provincia de Santa Fe; por el este el Río Paraná la separa de Corrientes y el Río Paraguay del sur del país homónimo; y por el oeste limita con las Provincias de Salta y Santiago del Estero.

(3) Esta ley establecía un sistema de colonización directa a cargo del Estado, y otra indirecta por el cual se entregaban tierras en concesión a particulares quienes debían organizar los centros de población.

(4) Se destacó la empresa inglesa la Forestal, que explotó alrededor de dos millones de hectáreas del bosque de quebracho entre 1872 y 1966 en Chaco y en el Norte santafesino. Aprovechó la mano de obra indígena y atrajo población de las provincias limítrofes y de colonos de países europeos, llegando a tener 10.000 obreros que trabajaban doce horas diarias y que percibían la moneda propia de la empresa o vales canjeables en sus almacenes. Poseía fábricas, ferrocarriles y puertos que servían a la producción y exportación de tanino, postes y durmientes para los ferrocarriles. También tuvo un cuerpo propio de gendarmería.

(5) Se trata de inmigrantes italianos y españoles primero, y de Europa central y oriental en forma posterior (ucranianos, polacos, yugoslavos, checos y búlgaros).

(6) En el CNA del 2002, la provincia de Chaco dio cuenta de una superficie implantada de 1.147.061 has, de las que más de la mitad, el 53%, correspondía a oleaginosas. Luego se destacaban los cereales para grano y los cultivos industriales, que representaban el 17 y 16% respectivamente, y

las forrajeras que alcanzaron el 13%. INDEC, Censo Nacional Agropecuario 2002.

(7) La superficie de las unidades agropecuarias pasó de 303 has promedio en 1988, a 376 en el 2002 y a 437 en el 2008. En ese período la cantidad de unidades disminuyó en un 18%. Datos del Censo Nacional Agropecuario 2002y del Censo Nacional Agropecuario 2008.

(8) Datos publicados en http://www.ecoportal.net/Temas_Especiales/Pueblos-Indigenas/Argentina_lo_que_la_soya_se_llevo_Desnutricion_y_hambre_en_el_pais_de_los_alimentos

(9) En 1964 fue el tercer puerto de la Argentina en cantidad de operaciones.

(10) En el Puerto de Barranqueras tienen sede la Administración Portuaria provincial y terminales privadas. Se destacan las cerealeras Cargill, AOXA-Vicentín y ACA, y las petroleras YPF y Shell

(11) S.E.CH.E.E.P. brindaba originalmente servicios eléctricos y luego incorporó otras actividades, incluyendo la explotación de hidrocarburos y la venta de combustibles.

(12) Según datos del Ministerio de Economía de la Nación, el Producto Bruto Geográfico del Chaco participaba en el 2005 con el 1,1% del PBI nacional.

(13) La IIRSA, formulada a partir del 2000, diseñó una cartera de proyectos para ampliar y modernizar la infraestructura física de América del Sur. Incluye proyectos de transporte y energía estructurados Ejes de Integración y Desarrollo de los cuales el Eje Capricornio en dirección Este-Oeste y el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en sentido Norte-Sur, atraviesan la provincia.

(14) Los desequilibrios territoriales hacen mención a las diferencias en aspectos demográficos, económicos y sociales, producto tanto de factores geográficos, como de la desigual distribución de recursos e infraestructuras, de la evolución histórica y de las decisiones políticas.

Bibliografía

CAMMESA (Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico), <http://portalweb.cammesa.com/memnet1/Pages/descargas.aspx>, consulta en julio de 2013.

CARRIZO, Silvina; SCHWEITZER, Mariana: *Transporte y energía en el Norte Argentino. La gestión de proyectos en la Provincia del Chaco*, en: Actas del **XII Seminario Internacional RIIRed Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII)**, Belo Horizonte, 2012.

CARRIZO, Silvina; VELUT, Sébastien: *Coaliciones territoriales y desarrollo regional en el Noroeste argentino*, en: **VI Congreso del Ceisal. Consejo Europeo de investigaciones sociales de América Latina: Independencias-Dependencias-Interdependencias**, Toluose, 2010.

CFEE (Consejo Federal de Energía Eléctrica), *Informe anual 2009*. CFEE, Argentina. 2009.

DIRECCIÓN VIALIDAD PROVINCIAL PROVINCIA DEL CHACO **Red vial de la Provincia del Chaco**. Cartografía sin fecha provista por dicha jurisdicción como actual (mayo del 2012)

IIRSA, *Agenda de proyectos prioritarios de Integración API 2011*, en http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/api_agenda_proyectos.pdf. Fecha de consulta agosto de 2013.

IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), Base de datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN. Disponible en: <http://www.iirsa.org/proyectos/Principal.aspx>. Fecha de consulta agosto de 2013.

INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos), Censo Nacional Agropecuario 2008, Resultados provisionarios. Disponible en: http://www.indec.gov.ar/default_cna.htm. Fecha de consulta marzo de 2013.

INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos), Censo Nacional Agropecuario 2002. Disponible en: http://www.indec.gov.ar/agropecuario/cna_defini.asp. Fecha de consulta marzo de 2013.

INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos) *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001*. Disponible en: <http://www.indec.mecon.gov.ar/>. Fecha de consulta en agosto 2012.

INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos) Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Disponible en: <http://www.indec.mecon.gov.ar/>. Fecha de consulta agosto 2012.

INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos), Serie Encuesta Nacional Agropecuaria 1993-2005. Disponible en: http://www.indec.gov.ar/principal.asp?id_tema=10311. Fecha de consulta marzo de 2013.

MAEDER Ernesto; GUTIERREZ, Ramón: **Atlas histórico del Nordeste Argentino, Instituto de Investigaciones Geohistóricas CONICET FUNDANORD, UNNE.** Resistencia, 1995, pág. 68-69.

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS. Subsecretaría de Energía **Caracterización de la situación energética provincial.** Gobierno de la Provincia del Chaco. Resistencia, 2012

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo. Fichas Provinciales, Subsecretaría de Planificación Económica. Disponible en: http://www.mecon.gov.ar/peconomica/basehome/fichas_provinciales.htm. Fecha de consulta septiembre de 2013.

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS. Subsecretaría de Energía **Informe de gestión Período 2008-2011.** Gobierno de la Provincia del Chaco. Resistencia, 2012.

PNUD Argentina. (Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo), **Informe nacional sobre desarrollo humano 2013. Argentina en un mundo incierto: Asegurar el desarrollo humano en el siglo XXI** Buenos Aires, Ed. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2013, pág. 141.

SANTOS, Milton: **Metamorfoses do espaço habitado.** Hucitec, Sao Paulo, 1988, pág. 76.

SANTOS, Milton: **Pro uma globalização. Do pensamento único a consciencia universal.** Editora Record, Río de Janeiro, 2000, pág. 96-97.

SCHWEITZER, Mariana (Directora): **Estrategias, escalas y actores en la producción del territorio. La Hidrovía Paraná-Paraguay en San Lorenzo y en Barranqueras,** Ed. Cuentahílos, Buenos Aires, 2013.

SCHWEITZER, Mariana; CARRIZO, Silvina: *El transporte y la energía en el proceso de integración regional para el norte argentino*, en: **Proyecto y Ambiente. Si + PI: XXVI Jornadas de Investigación FADU-UBA y VIII Encuentro Regional. Secretaría de Investigaciones** (Guillermo Rodríguez, Editor. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Ed. Aulas y Andamios. Buenos Aires, 2013.

SCHWEITZER, Mariana; LARRAIN, Cecilia: **Transporte y Territorio. Planes y proyectos para Argentina**, Ed. Cuentahílos, Buenos Aires, 2012.

SCHWEITZER Mariana: *Belgrano Cargas. Efectos territoriales de la política de transporte*, en: **Contribuciones científicas, GAEA, Sociedad de Estudios Geográficos**, Volumen 21, Buenos Aires 2009, pág. 359-371.

SCHWEITZER Mariana: *El sistema ferroviario argentino y la configuración del territorio. Los proyectos que avanzan*, en: **Actas del 13avo. Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional**, Ed. AMECIDER, Aguascalientes, 2008.

S.E.CH.E.E.P (Servicios Energéticos del Chaco Empresa del Estado Provincial) **Historia de la energía en el Chaco**. Gobierno de la Provincia del Chaco, Resistencia, 2003.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, **Plan Estratégico Territorial, Avance 2008**, MINPLAN, Buenos Aires, 2008.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, **Plan Estratégico Territorial Avance II: Territorio e Infraestructura**. MINPLAN, Buenos Aires, 2011.

UNASUR (Unión de Naciones Suramericanas) UNASUR *Paso a Paso*, www.unasur.org/index.php?option=com_content&view=article&id=293&Itemid=341. Fecha de consulta septiembre de 2013.

Recibido: 23 de abril de 2014

Aprobado: 14 de noviembre de 2014