

PLANES Y PROYECTOS EN EL NORTE ARGENTINO: ¿una oportunidad para una región relegada?

*Plans and projects in northern Argentina:
an opportunity for a relegated region?*

Silvina Carrizo*
Mariana Schweitzer**

1 INTRODUCCIÓN

Durante la época de la colonia, el espacio de lo que posteriormente sería el Norte argentino era atravesado por los caminos que vinculaban la capital del Virreinato del Alto Perú con el extremo Sur de América. Sobre esas redes de transporte, se fundaron las primeras ciudades y se consolidaron territorios que entonces constituyeron una región densamente poblada y activa. Sin embargo, a partir de la creación del Virreinato del Río de la Plata, ella fue quedando relegada y sus recursos perdieron atractivo y valor relativo.

La consolidación del poder en Buenos Aires, basada en el modelo agroexportador, privilegiaba la densificación de las redes de transporte y de energía en la región pampeana. Por ende, en el Norte argentino, a lo largo de los siglos XIX y XX, las redes avanzarían de forma inconstante, cobrando impulso al ritmo de los ciclos productivos que modelaron los procesos de territorialización en la región, que no favorecieron un desarrollo sostenible. El dinamismo de actividades como explotación de la caña de azúcar, del quebracho, del tabaco, del algodón o actualmente de la soja ha impulsado la (re)habilitación de infraestruc-

* Arquitecta, Doctora en Geografía, Urbanismo y Ordenamiento territorial, se desempeña como investigadora independiente del CONICET Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, en el Centro de Estudios sobre América latina CESAL de la Universidad Nacional del Centro. scarrizo@conicet.gov.ar

** Arquitecta, Magister en Planificación Urbana y Regional, se desempeña como investigadora del CONICET Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, en el Centro de Investigaciones Hábitat y Municipios, CIHaM de la Universidad de Buenos Aires. marianaschweitzer@gmail.com.ar

tura que fue abandonada o rediseñada con la crisis de cada actividad, en la búsqueda de adaptar el territorio a las sucesivas demandas.

A partir de la década de 1990 surgen nuevos proyectos extractivos en la región del Norte, agrícolas y mineros, fundamentalmente. Para optimizar las condiciones de explotación y salida de los productos, así como para mejorar las condiciones de vida de los habitantes, se proyectaron obras ferroviarias, viales, portuarias, eléctricas y gasíferas. Grandes proyectos de energía y de transporte han sido impulsados desde ámbitos nacionales y desde instancias supranacionales; a algunos de ellos se acoplan iniciativas provinciales.

Entendiendo que la producción de infraestructura tiene estrecha vinculación con el desarrollo regional, en el marco de investigaciones sobre transformaciones territoriales se analizan procesos de desarrollo e integración regional en el Cono Sur y se estudian los proyectos de energía y de transporte que se implantan en el Norte argentino. A partir de la recopilación de material bibliográfico e información disponible, se alternaron fases de estudio en laboratorio para análisis de documentación, elaboración de cartografía, organización de actividades de terreno y redacción; con fases de trabajo de campo durante las que se realizaron entrevistas abiertas, tanto en Buenos Aires a actores que intervienen a escala nacional o global como en las provincias del Norte.

Este trabajo¹ expone avances y resultados de esta investigación, buscando las lógicas que propician el origen y avance de los proyectos identificados, a partir de entender las condiciones de la región Norte de Argentina y de develar las iniciativas provinciales, nacionales e internacionales, y los actores que impulsan los proyectos. La presentación se estructura en dos partes. En la primera se caracteriza la región de implantación de los proyectos y el marco institucional supranacional y argentino donde éstos se inscriben. En la segunda parte se analizan dos proyectos de transporte y dos proyectos de energía, considerados fundamentales para la integración regional.

¹ Este artículo retoma y profundiza el trabajo “El transporte y la energía en el proceso de integración regional para el Norte argentino” presentado en las XXVI Jornadas de Investigación y VIII Encuentro Regional SI + PI Proyecto Integrar UBA, realizadas en Buenos Aires, los días 13 y 14 de septiembre del año 2012.

2 EL NORTE ARGENTINO

El Norte argentino – en el corazón geográfico del Mercosur– constituye una región históricamente relegada en materia de infraestructura. Desde distintas instancias nacionales y supranacionales se plantean actualmente proyectos de energía y transporte que podrían contribuir a mejorar las condiciones de desarrollo y a reducir las asimetrías. A continuación se describe la región y las propuestas que se formulan para la misma.

2.1 UNA REGIÓN MARGINADA

Se trata de una región fronteriza en el límite de Argentina con Chile, Bolivia, Paraguay y Brasil. Comprende las provincias de Jujuy, Salta, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Formosa, Chaco, Misiones y Corrientes, que suman un quinto de la superficie (3.760.000 Km² INDEC 2010) y el 20,6 %, una quinta parte, de la población del país (8.257.379 habitantes INDEC 2010), concentrando el mayor número de población indígena. Pero juntas no reúnen una décima parte del total del producto bruto geográfico (8,69% en 2006, Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado de la Provincia de Santa Fe, 2009). En ellas se observa marginación social y económica. La desigualdad es marcada y creciente si se la compara con la región pampeana en materia de política, finanzas, comunicaciones, concentración de capital, desarrollo industrial, dominio de tecnología, nivel de capacitación e investigación (MANZANAL, 2000).

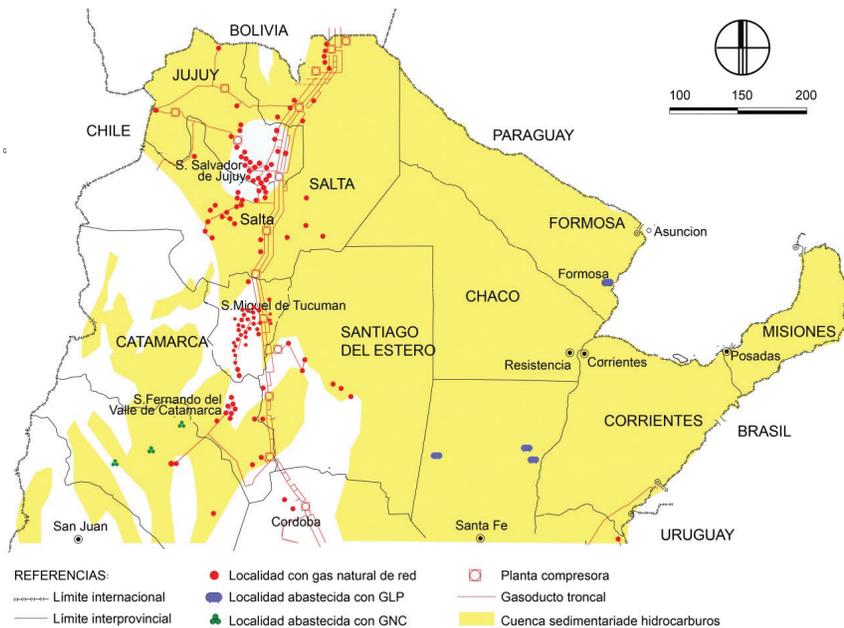
Las provincias del Norte argentino constituyen una región crítica por tener el 25% de su población con las Necesidades Básicas Insatisfechas (casi el doble que la media nacional), un nivel de analfabetismo regional que duplica la media nacional, una altísima proporción de jóvenes en situación de pobreza y una elevada dependencia del empleo público (PNUD). Existen 1,2 empleos privados por cada empleo público, mientras que la media nacional es de 3,7. Por otro lado, la región concentra el 44,1% de la población rural argentina (INDEC 2010).

Al interior de la región se destacan heterogeneidades. Según el Índice de Desarrollo Humano Provincial, Jujuy (0,74), Formosa (0,75) y Misiones (0,75) son las provincias menos desarrolladas de la región

y del país. En Chaco 5,5% de la población es analfabeta, en contraste con Catamarca y Tucumán, que tienen valores del 2% y 2,5% respectivamente. Corrientes, Misiones y Formosa también tienen más del 4% de su población en condición de analfabetismo. Más allá de que una enorme cantidad de población vive sin las necesidades básicas satisfechas, se ven élites políticas locales presentes en la escena nacional (CARRIZO; VELUT, 2010).

En materia de servicios energéticos son las provincias con menores índices de cobertura a pesar de tratarse de una región productora de electricidad, gas y petróleo. Cuatro de ellas no tienen red de gas natural (Plano N°1) y en las otras la conexión alcanza a menos de la mitad de los hogares: mientras Salta y Jujuy –provincias productoras de hidrocarburos– y Tucumán –provincia con la mayor densidad del país– tienen alrededor del 40% de los hogares conectados; en Catamarca, menos del 20% de la población accede al servicio.

Plano 1: Provincias del Norte Argentino y localidades abastecidas con gas



Nota: Elaboración propia a partir de información de Secretaría de Energía y de ENARGAS

El Norte argentino no tiene un tejido industrial denso. Su industrialización tuvo que ver en buena medida con las grandes empresas nacionales, como YPF –recientemente recuperada– y Altos Hornos Zapla, empresas que fueron privatizadas a fines del siglo XX, dejando un gran número de población desempleada. Frente a esta situación, algunas provincias intentan generar intervenciones que favorezcan la radicación de actividades productivas (CARRIZO; RAMOUSSE, 2010; SCHWEITZER; CARRIZO, 2014). Sus recursos naturales son abundantes y cada vez más codiciados, atrayendo nuevos proyectos extractivos -agrícolas, minerales y energéticos- cuyos productos se destinan fundamentalmente a la exportación. En torno a esos proyectos productivos, se formulan proyectos de transporte y energía que apuntan a facilitar su explotación.

2.2 LA REGIÓN EN LOS PLANES

En la planificación nacional e internacional, una serie de proyectos de infraestructura vendrían a modificar el presente y el futuro del Norte argentino, potenciando la internacionalización y reforzando las posibilidades de integración de esta región fronteriza, cuyos territorios quedaron históricamente relegados (LAURELLI; JACINTO; CARRIZO, 2011).

La región del Norte argentino se conecta a las fachadas oceánicas a través de lo que en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) se conoce como Eje de Capricornio² o lo que en algunos planes nacionales se denomina Corredor Bioceánico Norte, que la vincula los puertos de Porto Alegre y San Pablo con los puertos chilenos de Iquique, Mejillones y Antofagasta. Así la región queda conectada por el Este con la región Oriental del Paraguay al Litoral Atlántico (estados de Santa Catarina, Paraná de Brasil y Mato Grosso), y por el Oeste, junto a la región Occidental de Paraguay y el Sur de Bolivia, al Litoral Pacífico en el

² Los otros cuatro ejes de la IIRSA que pasan por territorio argentino son: el Eje MERCOSUR -Chile desde San Pablo, hacia Montevideo, Buenos Aires y Santiago de Chile; el Eje del Sur desde los puertos atlánticos de la Patagonia central hasta el puerto de Concepción en Chile; el Eje de la Hidrovía Paraná-Paraguay desde el Mato Grosso brasileño al Río de la Plata cruzando Paraguay y Argentina; y el Eje Andino Sur a lo largo de la cordillera de los Andes.

Norte de Chile (regiones Primera, Segunda y Tercera). Esto conforma una macro-región en Sudamérica, de 50 millones de habitantes en 3 millones de m², que exporta especialmente cobre, soja y mineral de hierro (IIRSA).

Numerosos proyectos de integración física han sido formulados desde diversas instancias buscando reforzar y multiplicar las conexiones, no sólo de transporte sino de también de energía y comunicación, pretendiendo dar competitividad a la región y mejorar las condiciones de vida de sus habitantes. A nivel nacional, planes estratégicos territoriales y a nivel supranacional se ha elaborado un megaplan (IIRSA).

A nivel nacional, los gobiernos de Néstor Kirchner (2003-2007) y Cristina Fernández (2007-2015) plantean como objetivo prioritario mejorar y sostener el crecimiento de la producción estructurando un nuevo modelo de organización territorial y privilegiando en él, la construcción de infraestructura de comunicación, transporte y energía. Para ello desde la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, se comenzó en 2004, la elaboración un Plan Estratégico Territorial (PET).

El PET es diseñado como un proceso de pensamiento estratégico, sujeto a una actualización constante, no como un producto acabado. El objetivo planteado es identificar las inversiones en infraestructura y equipamiento necesarias, intervenir sobre la organización territorial del país y de sus regiones, mejorar el nivel de desarrollo de las redes urbanas nacionales, provinciales y locales, incrementar y racionalizar la dotación de infraestructuras, trabajar sobre las zonas más rezagadas y menos dinámicas, y estimular y mantener el orden territorial y la capacidad de gestión de las administraciones más dinámicas (PET, 2008). Afrontando la complejidad de la planificación en un Estado federal, las particularidades de lo sectorial y el proceso emprendido de integración regional, el PET busca –en su concepción y para su desarrollo– articular sistémicamente los Estados provinciales, las distintas oficinas de la administración nacional y los bloques conformados en el Cono Sur, incorporando progresivamente, nuevas temáticas y enfoques (LAURELLI; JACINTO; CARRIZO, 2011).

Mediante el PET y a través de sus administraciones y empresas, el gobierno nacional ha favorecido las posibilidades de concretización de nuevos mega-proyectos, tendientes a reforzar las conexiones nacionales e internacionales y a ampliar las posibilidades de integración y a reducir las asimetrías en la región del Norte. En el año 2008, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, presentó un primer avance del *Plan Estratégico Territorial*, “Argentina del Bicentenario” y a fines del 2011, una actualización, el *Avance II del Plan Estratégico Territorial* “Argentina del Bicentenario”. En el PET 2008 se incluyó una *Cartera de las Principales Iniciativas y Proyectos por su Impacto regional*, y en el PET 2011, una *Cartera Nacional de Proyectos Estratégicos Ponderados*. En ambas instancias, los proyectos formulados para la región del Norte superan en cantidad los planteados para otras regiones del país; habiéndose tratado de 27 proyectos de transporte y 11 de energía los priorizados en el PET 2008 y de 26 proyectos de transporte y 1 de energía³ los ponderados en el PET 2011.

A nivel supranacional actúa como motor para la integración física la Iniciativa IIRSA, impulsada por doce países y tres instituciones multilaterales de crédito: el Banco Interamericano de Desarrollo BID, la Corporación Andina de Fomento CAF y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). IIRSA planteó facilitar la libre circulación de bienes y capital, a través de “ejes de integración y desarrollo” que contribuyan a poner en valor los territorios de América del Sur. Para ello elaboró un mega-plan de obras de transporte, energía y telecomunicaciones, formulando en 2011 un Plan de Acción y una cartera de proyectos. En el año 2009, la Unión de Naciones Sudamericanas UNASUR, creó el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento COSIPLAN en el que incluyó la IIRSA, como foro técnico. En el seno de instituciones como la IIRSA, la UNASUR y el COSIPLAN se promueven acuerdos en materia de explotación de recursos naturales e inversiones, referidos especialmente a integración

³ En materia de energía, quedó sólo ponderado el proyecto de la represa Garabí (576 MV), pero también están previstas las centrales hidroeléctricas Panambí (524 MV) y Aña Cuá (275 MV); la provisión de paneles solares y generadores eólicos poblaciones aisladas y granjas eólicas en Catamarca y La Rioja.

minera y energética que contemplan las búsquedas de nuevas prácticas, compromisos y consensos sobre crecimiento y desarrollo humano (SAGUIER, 2011).

En IIRSA, se han realizado dos instancias de priorización de proyectos. Cada una incluyó 31 proyectos, considerados de mayor visibilidad e impacto:

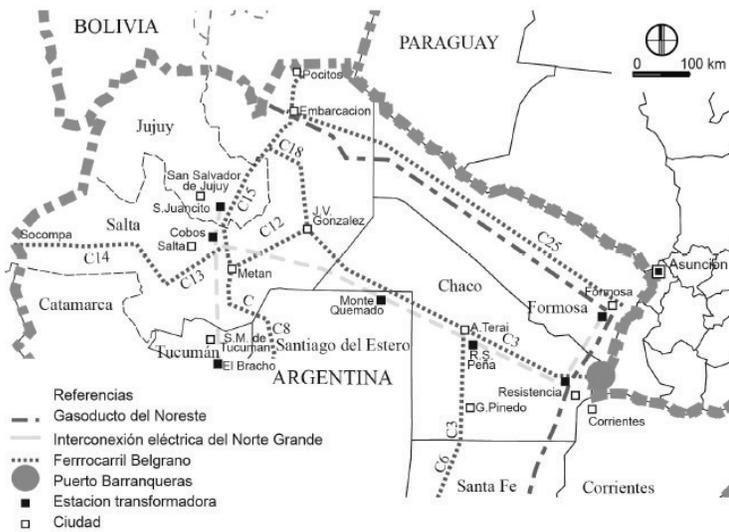
1. En 2004, la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010, entre cuyos proyectos se localizaron en el Norte argentino: uno de energía, el Gasoducto del Noreste Argentino, y uno vial, el Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba entre Argentina y Bolivia;
2. En 2011, la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) presentada dentro del Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE): 9 de cuyos proyectos involucran directamente al territorio argentino y 4 al Eje de Capricornio. Entre estos se retoma el gasoducto del Noreste argentino y se incorporan los tramos del Ferrocarril Belgrano que permiten la conexión entre Antofagasta (Chile) y Paranaguá (Brasil)⁴.

3 PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

Del conjunto de propuestas e intervenciones en materia de infraestructura planteadas desde el Estado Nacional y priorizadas por los bloques regionales, aquellas que involucran transporte y energía resultan fundamentales por los déficits que se acumulan en estos sectores y los impactos mayores que estos tienen en términos sociales y económicos, en el país en su conjunto y de manera crítica en el Norte. A continuación, se describen 4 proyectos de transporte y energía, cuya concreción –enmarcada en una política de cuidado de recursos y que contemple las necesidades locales– es de importancia para el desarrollo de los territorios norteños y la reducción de asimetrías regionales en el país. (Plano N°2).

⁴ En Argentina las obras comprenderían los tramos desde Socompa, pasando por Salta, Joaquín V. González y Avia Terai hasta el Puerto de Barranqueras (C14, C13, C12 y C3) y un ramal hacia General Pinedo, en dirección a la Provincia de Santa Fe

Plano 2: Proyectos en el Norte argentino



Nota: Elaboración propia

4 TRANSPORTE

Entre los proyectos de transporte formulados desde instancias nacionales y supranacionales, la rehabilitación y mejora del Ferrocarril Belgrano Cargas y la reactivación del Puerto de Barranqueras (Provincia de Chaco), resultan fundamentales para la integración regional del Norte argentino, facilitando la salida de productos argentinos y de países vecinos.

4.1 FERROCARRIL A REHABILITAR

Los primeros ramales del posteriormente denominado Ferrocarril Belgrano fueron construidos a comienzos del siglo XX, con apoyo del Estado, en el marco de una política orientada a favorecer las regiones de menor desarrollo relativo que, por cuestiones de escala y de rentabilidad, no lograban atraer inversiones privadas. El Ferrocarril Belgrano se conformó en 1949 con la estatización y agrupación de ramales ferroviarios de las regiones del Noreste, Noroeste y Cuyo, todos ellos de trocha angosta. En el momento de su estatización, la red del Belgrano se integró a la Empresa Ferrocarriles Argentinos, pasando a

ser la más extensa del país, con 10.000 km de longitud, 14 provincias atravesadas⁵, llegando a Bolivia y a Chile y conectando los puertos del Océano Pacífico con los del Paraná y del Río de la Plata.

Durante la presidencia de Arturo Frondizi y hasta 1961, a instancias del Banco Mundial se propuso el Plan Larkin, que recomendaba el reemplazo de ferrovías por carreteras. Fue entonces cuando empezó la clausura de ramales, que se incrementó durante la dictadura y se remató en el gobierno de Carlos Menem (1989-1999), con las privatizaciones de servicios implementadas en el marco de la Ley de Reforma del Estado (Ley N°23.696/1989).

Sin embargo el Belgrano Cargas tuvo un destino diferente ya que no hubo interesados en adquirir la concesión. Así fue que en 1993 se transfirió la operación de los servicios a la empresa Ferrocarril General Belgrano S.A., propiedad del Estado Nacional, y en 1999, se lo concesionó por 30 años a la empresa Ferrocarril Belgrano Cargas S.A., un consorcio encabezado por la Unión Ferroviaria. En el 2004 se buscó –infructuosamente– el ingreso de nuevos accionistas. En el 2006, ante el abandono y la falta de mantenimiento de las vías y del material rodante, se declaró su estado de emergencia, lo que significó que la Nación se hiciera cargo de los sueldos del personal y de la realización de las obras básicas. Para ello se estableció un “convenio de gerenciamiento” por el cual el ferrocarril quedó en manos de la Sociedad Operadora de Emergencia S.A. (SOE)⁶ para la operación del servicio por cuenta y orden del Estado⁷. Se incluía un plan de reactivación que contemplaba la renovación y el mejoramiento de vías.

Previa identificación de los puntos más críticos de la red troncal, a mediados del 2010, comenzaron obras de reparación en cinco tramos puntuales⁸, varios de los cuales fueron realizados por la Administradora

⁵ Jujuy, Salta, Formosa, Chaco, Tucumán, Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza, San Luis, Santiago del Estero, Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires.

⁶ La SOE está conformada por la empresa china Sanhe Hopefull Grain & Oil., y por los grupos argentinos Macri y Roggio, la empresa EMEPA, la Unión Ferroviaria, La Fraternidad y la Mutual de Camioneros.

⁷ Este convenio trajo muchas controversias, ya que implicó el ingreso de sindicalistas al esquema reactivador del ferrocarril, como el gremio de los camioneros, cuyos intereses compiten con los del ferrocarril.

⁸ Entre Joaquín V. González y Avia Terai, entre esta localidad y Resistencia, entre Pichanal y Joaquín V. González y en tramos del ramal C en Santa Fe y en Santiago del Estero.

de Inmuebles Ferroviarios (ADIF), con fondos del Tesoro Nacional⁹. Estas obras, sumadas a las intervenciones realizadas años anteriores, han posibilitado la mejora del transporte de cereales desde Salta y Santiago del Estero hasta los puertos del Río Paraná sobre la Hidrovía, vía de exportación.

En 2012, se ejecutaron los estudios para la realización de otras mejoras entre Embarcación y Formosa, entre Avia Terai y Metán, en ramales de Catamarca, de La Rioja y de Jujuy, y entre Perico y Pocitos. Algunos de los tramos, como el tramo hacia los puertos de Rosario y el ramal C12 hasta Joaquín V. González, se encuentran impulsados por la CAF, que se interesa en financiar las obras.

Algunos de los proyectos formulados para la reactivación del Ferrocarril Belgrano Cargas desde la conformación de la Sociedad Operadora de Emergencia SOE fueron contemplados en las distintas instancias de la planificación nacional o internacional. Pero la mayoría de los tramos no fueron priorizados desde la visión nacional, en ninguno de los PET, como tampoco ninguno fue priorizado para su inclusión en la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 y sólo 2 fueron incluidos en la Agenda de Proyectos Prioritarios. (Tabla 1).

Tabla 1: Contemplación en agendas nacionales e internacionales de ramales que han recibido inversiones parciales en los últimos años

RAMALES DEL BELGRANO CARGAS	IIRSA	IIRSA API	PET 2008	PET 2011
C: Jujuy – La Quiaca	SÍ	NO	SÍ	SÍ
C: Santa Fe – San Salvador de Jujuy	SÍ	NO	NO	NO
C3: Resistencia – Avia Terai – Pinedo	SÍ	SÍ	SÍ	NO
C6: Pinedo – Tostado	SÍ	NO	NO	NO
C12: Avia Terai – Metán	SÍ	SÍ	NO	SÍ
C14 Salta-Socompa tramo Tren de las Nubes turístico	SÍ (para cargas)	NO	NO	NO
C18: Joaquín v. González – Pichanal	SÍ	NO	NO	NO
C25: Embarcación – Formosa	SÍ	NO	NO	SÍ

Fuente: Elaboración propia – a partir de IIRSA (2010 y 2012) y Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión (2008 y 2011).

⁹ ADIF es el organismo estatal encargada de gestionar y mantener las obras, creada a partir de la Ley de Reordenamiento Ferroviario del 2008.

4.2 PUERTO A REACTIVAR

En la Provincia del Chaco, a orillas del riacho Barranqueras, opera desde 1902 el puerto homónimo, el que ha sido fundamental en el desarrollo de la ciudad capital provincial, Resistencia, y como punto de salida de los productos de exportación del Norte¹⁰. Recién en marzo de 1956 se institucionalizó su administración pero ya a partir de los años 1970 decayó su funcionamiento por el despunte del transporte por carretera y el deterioro del transporte ferroviario, hasta entonces una herramienta clave para la entrada y salida de cargas. En el año 1992, por la nueva Ley de Puertos (Ley N°24.093/1992) y la de Reforma del Estado, el Puerto de Barraqueras, pasó de la órbita de la Nación a la de la Provincia y se creó la Intervención Provincial del Puerto de Barranqueras (Decreto 848/1992). Diez años después, se habilitó el puerto y en el 2010, la Provincia creó la empresa COLONO Compañía Logística del Norte, como facilitadora de fletes y servicios. Recién en 2011, se conformó la Administración Portuaria y desde este año, se mantiene el dragado a 10 pies que requiere puerto y que permite operaciones que antes estaban restringidas. A fines del 2012 el puerto fue concesionado por decreto a la empresa COLONO para operación comercial del puerto y dragado del riacho.

El puerto actúa como nodo de transferencia de las cargas del hinterland hacia los puertos de salida de San Lorenzo y Rosario. Por este nodo salen productos de exportación y la producción primaria de Chaco y de provincias vecinas como Formosa y Santiago del Estero. Los principales productos que se movilizan son soja, sorgo, arroz, tanino, carbón, cuero, maderas, cemento, combustible y arena.

Dentro del predio portuario, funciona la Administración Provincial con instalaciones propias, y se localizan terminales privadas. Las más grandes son Cargill, AOTSA – Vicentín y ACA, todas cerealeras con equipamiento de acopio con mayor movimiento durante la temporada de cosecha. Se ubican también las terminales de las petroleras YPF y Shell.

A metros del recinto portuario, en el edificio de la Ex Junta Nacional de Granos, –donde tiene sede la empresa COLONO– llegan los ramales del Ferrocarril Belgrano Carga. Esta conexión ferroviaria estu-

¹⁰ En 1964 fue el tercer puerto de la Argentina en cantidad de operaciones.

vo sin movimiento por quince años y recién en el año 2008 se reactivó con el ingreso de un convoy de 1.200 toneladas de soja proveniente de la provincia de Salta. El ferrocarril no llega ni al predio administrado por la Provincia, ni a las terminales privadas.

La Intervención del Puerto de Barranqueras y el Gobierno del Chaco, y más recientemente COLONO, están trabajando en la elaboración de un Plan Maestro para el Puerto de Barranqueras con el objetivo de contar con una mayor capacidad de almacenamiento y un mayor movimiento de barcazas y cereales que provengan del interior de la Provincia o de provincias y países vecinos. Para este Plan se prevé una inversión pública y privada de 230 millones de dólares, de los cuales la CAF financiaría el 80%. La Provincia ha invertido 20 millones de pesos para mejorar las operaciones y está gestionando una inversión de 43 millones para obras de infraestructura: ampliación del muelle al Norte, construcción de una terminal de contenedores y de transferencia de cargas, el mejoramiento de las circulaciones dentro del Puerto y la construcción de edificios administrativos.

El proyecto de mejoras impulsado por la Provincia del Chaco y por la CAF no está contemplado en la IIRSA, ni en los proyectos priorizados por los PET, a nivel nacional, a pesar de haber sido priorizado por la Provincia en su modelo deseado dentro del Plan Estratégico Territorial.

4.3 ENERGÍA

Argentina ha desarrollado de manera pionera y extensa las redes de transporte de electricidad y gas, aunque de forma inequitativa, convergiendo la mayor parte de la infraestructura en Buenos Aires y quedando otras regiones como el Norte precariamente servidas. Se impulsó luego la construcción de la interconexión eléctrica del Norte Grande que vincula el sistema del Noreste con el del Noroeste. A su vez se pretende construir el Gasoducto del Noreste que atravesaría las provincias de Formosa, Corrientes, Misiones y Chaco. Ambos proyectos resultan claves para la integración de los sistemas eléctricos y gasíferos nacionales que darían al conjunto del país y a la región del Norte, flexibilidad en el aprovisionamiento y una seguridad mayor para el funcionamiento del sistema.

4.4 LÍNEAS ELÉCTRICAS A MULTIPLICAR

El sistema de transporte eléctrico en el Norte argentino operaba al límite de su capacidad, sin contar con líneas de extra alta tensión que vincularan el Noroeste con el Noreste. Esto impedía un servicio seguro y de calidad, y limitaba las posibilidades de expansión de las redes de distribución. Así fue que a principios del siglo XXI, las provincias del Norte argentino poseían las tasas de electrificación más bajas del país, a pesar de que allí se localiza la mayor fuente de electricidad del país: la represa binacional de Yacyretá, que permite que Argentina compre a Paraguay la parte de la electricidad generada que este país no consume.

En 2008, en el marco del Plan Federal de Transporte Eléctrico, se comenzó a construir esa línea de 500 Kv conocida como Interconexión del Norte Grande (CFEE 2009). El 1° de agosto del 2011 completó su entrada en servicio. Esta nueva línea opera en 500 KV en corriente alterna, con una capacidad máxima de 1150 MW. La misma viene a cerrar un anillo de escala nacional al conectar las regiones del Noroeste y Noreste entre sí y con las otras regiones del país, atraviesa las provincias de Salta, Jujuy, Formosa, Chaco, Catamarca, Corrientes, Misiones, Tucumán y Santiago del Estero.

La obra fue financiada por el BID (US\$ 580.000.000) y por el Tesoro nacional (US\$ 145.000.000) (IIRSA; MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN, 2010). Los trabajos se dividieron en un tramo Oeste y en otro Este¹¹. Para el primero, en el año 2007, ganó la licitación del “Servicio de Consultoría para la Asistencia Técnica y la Inspección Técnica-Ambiental” CEELT (COINTEC S.A.; ELECTROSISTEMAS S.A.; ESIN CONSULTORA S.A.; LATINOCONSULT S.A., TECNOLATINA S.A. y, para Tramo Este, la Agrupación de Colaboración Empresaria CONSISTRA (TRANELSA, ATEC S.A., IATASA,

¹¹ Al Oeste, las líneas vincularon El Bracho (Tucumán) a Cobos (Salta) (285,32 km), Cobos a San Juancito (Jujuy) (50,97 km) y Cobos a Monte Quemado (Santiago del Estero) (300,09 km), con la ampliación de la estación transformadora El Bracho y la construcción de otras en Cobos y San Juancito. El tramo Este conectó Monte Quemado con Sáenz Peña (Chaco) (264,41 km), Sáenz Peña con Bastiani para Resistencia (Chaco) (146,66 km) y Resistencia con Formosa (Formosa) (160,85 km).

SIGLA S.A.) (CFEE 2009). Tras ello la obra también se desarrolló a partir de dos contratos principales de “Construcción, Operación y Mantenimiento” firmados en 2008, con la Sociedad LINSa para el tramo Este y la Sociedad INTESAR S.A. para el Tramo Oeste. Cada una, a su vez, firmó convenios con proveedores de conductores, estructuras y transformadores de potencia seleccionados a través de licitaciones internacionales.

Numerosos conflictos aparecieron a lo largo de la ejecución de la obra, especialmente por la traza de la línea, ya que su tendido afectó bienes y actividades de diversos pobladores. Varias manifestaciones en las provincias de Salta, Chaco y Formosa motivaron incluso la intervención de Gendarmería, protestas que han derivado en la modificación de algunos puntos de la traza.

A partir del tendido de la línea de extra alta tensión, se llevaron a cabo las “Obras de Transmisión y Subtransmisión Regional y Provincial”. Son diecinueve obras de expansión y de refuerzo de los sistemas de transporte eléctrico, provinciales y regional. Suman 350 km (en tensiones menores a 500 kV), que incluyen 23 estaciones transformadoras y otras obras complementarias (CFEE 2009).

La entrada en funcionamiento de la línea de Interconexión y de obras complementarias no sólo refuerza la red de transmisión eléctrica, sino que además facilita la competencia en el mercado mayorista de generación. Pero especialmente el tendido de esa línea de extra alta tensión permitió instalar estaciones transformadoras para derivar líneas de menor tensión que las distribuidoras locales deberían multiplicar para ir conectando los territorios norteños. Así poblaciones del Norte argentino podrán acceder a la electricidad o disponer de más energía y con mayor seguridad y calidad en el suministro, mejorando las condiciones para la vida de sus habitantes y para el desarrollo de sus actividades económicas. La línea viene a “mitigar la pobreza y reducir la brecha de desarrollo económico y social de la Región del Norte Grande y el resto del país” (CFEE 2008). Además posibilita una mayor integración regional entre Chile¹², Argentina y Brasil.

¹² Chile expresa su interés en vender electricidad a Argentina a través de la línea de transmisión de AES Gener que articula el Sistema Interconectado del Norte Grande chileno con el Sistema Interconectado Argentino a través de la central TermoAndes, en la Provincia de Salta.

Este proyecto estratégico había sido considerado en el PET 2008 y en IIRSA, que ponderaron los proyectos de construir una línea de extra alta tensión (500 Kv) que vinculara las provincias del Norte argentino y la realización de derivaciones de menor tensión (132 Kv) a algunos puntos interiores (incluyendo la instalación de estaciones transformadoras). En el marco del PET, la obra fue considerada de prioridad por las provincias involucradas.

4.5 GASODUCTO A CONSTRUIR

En Argentina, el gas constituye un recurso estratégico ya que cubre más de la mitad de las necesidades energéticas del país. La red de gas se ha expandido fundamentalmente a partir de gasoductos nacionales, que desde las distintas cuencas hidrocarburíferas, se tendieron para llevar gas a Buenos Aires y que sirvieron a su vez para abastecer las regiones atravesadas. Su uso ha sido impulsado de forma pionera y progresiva con distintos fines (calefacción, transporte y electricidad). Una parte del gas requerido es producida en la cuenca del Norte, una de las más antiguas conocidas en el país y con presencia histórica de grandes empresas petroleras transnacionales que disputaban el lugar a la empresa nacional YPF, negociando con las Provincias. Desde 1970, complementado la oferta nacional, Argentina también adquiere –por un acuerdo político– gas de Bolivia. En el año 2002, cuando el país tenía capacidad para autoabastecerse y Bolivia inició sus exportaciones a Brasil, Argentina suspendió las importaciones, las que debieron ser reiniciadas a partir del 2005, por un crecimiento de la demanda del país y frente a una caída de la producción nacional.

Frente a las crecientes necesidades argentinas, y en el marco del proceso de integración regional, se construyó el Gasoducto de Integración Juana Azurduy (GIJA) que reforzó la conexión argentino-boliviana. El mismo fue encarado por las empresas nacionales Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos y Enarsa. Este gasoducto fue inaugurado en el 2011 y permite una recepción de 10 millones de m³ diarios. En el transcurso del año 2011, la provisión promedio diaria ha sido de 7,7 millones de m³, en concordancia con los volúmenes previstos (www.enarsa.com.ar).

En el futuro, el gas extraído en la cuenca argentino-boliviana e incluso gas natural licuado que entra a Sudamérica vía Chile¹³ debería poder ser distribuido en todas las provincias del Norte, incluyendo aquellas donde aún no llega gas por red a pesar de que la región cuenta con una cuenca gasífera que lo exporta. Para cubrir este déficit se ha proyectado el Gasoducto del Noreste Argentino (GNEA).

La traza del gasoducto fue recientemente ampliada para incluir además de Salta, Formosa, Santa Fe, Chaco, las provincias de Misiones, Corrientes y Santiago del Estero. Este proyecto que licitó ENARSA en 2011, comprendería seis tramos: 1) gasoducto troncal desde Ibarreta (Formosa) hasta Vera (Santa Fe) (186km); 2) gasoductos troncales en la Provincia de Formosa (469km); 3) gasoductos troncales en la Provincia de Chaco (675km); 4) gasoductos troncales en la Provincia de Santa Fe (186km); 5) gasoductos troncales en la Provincia de Misiones (467km); 6) gasoductos troncales en la Provincia de Corrientes (850km).

Mediante la construcción del GNEA pasarían a estar conectadas a la red nacional, 4 provincias que actualmente no tienen servicio de gas natural. Se salvaría así una deuda histórica con territorios comparativamente próximos a los yacimientos, que podrían disponer del recurso energético en mayores cantidades y a costos menores, mejorando las condiciones de vida de la población y aumentando el atractivo para su desarrollo económico.

5 CONSIDERACIONES FINALES

Pese a la riqueza de recursos naturales, el Norte argentino históricamente encuentra limitaciones para avanzar en su desarrollo. En las instancias de planificación nacional y en el marco del proceso de integración regional impulsado por IIRSA y la UNASUR, se plantean proyectos de transporte y energía que podrían servir a mejorar las condiciones de vida de la población, favorecer la generación de riqueza que quede en la región y facilitar la valorización de los territorios.

¹³ La francesa Suez busca exportar a Argentina el excedente de gas natural licuado, que importa Chile en la terminal de Mejillones. La empresa Suez -cuya concesión para el servicio de agua fue rescindida durante el gobierno de Néstor Kirchner- necesita conseguir la aprobación de Enargas –Ente nacional regulador del gas (Argentina) – y un acuerdo en los precios.

En las agendas y planes planteados desde el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y desde la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, resulta notorio el número y la magnitud de los proyectos de energía y de transporte que se han formulado involucrando el Norte argentino y sobresale especialmente la diferencia en número de proyectos formulados para esta región frente a la menor densidad de propuestas para otras regiones. Esto parecería obedecer a dos cuestiones: 1) la menor densidad previa en la infraestructura y el equipamiento por la falta de interés por el desarrollo de la región; 2) el nuevo atractivo geopolítico por los recursos para el mercado mundial.

La gran mayoría de proyectos de transporte que han prosperado están vinculados al transporte de mercancías hacia el exterior –ferroviario y fluvial– pero no con mejoras en la conectividad para pasajeros. El tendido de líneas de alta tensión no se traduce forzosamente en el reforzamiento de líneas de distribución eléctrica y en algunos casos afectó bienes y actividades de pobladores. La falta de avance en el proyecto de gasoducto sigue postergando la oportunidad de que las provincias de la región dispongan de gas natural y sus poblaciones continúan teniendo que tener condiciones mayoritariamente precarias y relativamente más costosas de aprovisionamiento energético.

Los grandes proyectos que se plantean en la región –con distintos niveles de avance– ponen de manifiesto la falta de una articulación de las distintas instancias de promoción de infraestructura. La planificación nacional, PET, recoge las demandas de las Provincias y procura articular los proyectos de cada una de ellas, considerando a diferencia de la IIRSA no solo los mega proyectos sino también otros de menor escala que atienden a demandas más locales. La IIRSA, como instancia supranacional y con su incorporación a la UNASUR, habría ido ajustando en su planificación los intereses de escala global a los regionales. Así habría asumido un discurso menos global y sumado proyectos que contemplen más las demandas vinculadas a la región y no solo las de la economía mundial. No obstante se diferencia en unos pocos proyectos y trata fundamentalmente proyectos de transporte de cargas que se priorizan según las sinergias regionales que provocan, más que en función de las necesidades territoriales. La correspondencia débil entre los intereses y posibilidades locales con el potencial de las obras para ayudar

al desarrollo territorial, interpela sobre la oportunidad que representan estos planes y proyectos para el Norte Argentino, como una región históricamente relegada.

REFERENCIAS

- CARRIZO Silvina, RAMOUSSE Didier, 2010. Dinámicas energéticas e integración regional en el Noroeste argentino y el Sur boliviano. *Revista de geografía Norte Grande N°45* Pontificia. Universidad Católica de Chile. Instituto de Geografía. Santiago de Chile.
- CARRIZO Silvina, VELUT Sébastien, 2010. *Coaliciones territoriales y desarrollo regional en el Noroeste argentino*. Ceisal. Toulouse.
- CFEE CONSEJO FEDERAL DE ENERGIA ELECTRICA, 2008. *Informe anual 2008* http://www.cfee.gov.ar/pdf_cfee/anuario2008.pdf.
- CFEE CONSEJO FEDERAL DE ENERGIA ELECTRICA, 2009. *Informe anual 2009*. http://www.cfee.gov.ar/pdf_cfee/anuario2009.pdf.
- ENARSA Energía Argentina Sociedad Anónima. www.enarsa.com.ar
- HONORABLE CONGRESO DE LA NACION ARGENTINA. 1992. Ley 24093 Actividades portuarias. Puertos - reglamentación actividad. Boletín Oficial del 26-jun-1992 N° 27417 p. 1. Buenos Aires.
- HONORABLE CONGRESO DE LA NACION ARGENTINA. 1989. Ley 23696 Reforma del Estado. Emergencia administrativa. Boletín Oficial del 23-ago-1989 N° 26702 p. 2. Buenos Aires.
- APROB.ACTA ENTREG.NACION-PCIA.CHACO PTOS.BARRANQUERAS-BERMEJO. Decreto Número: 848 Año: 1992 Dictada 06/05/1992. Boletín: 6393.
- IIRSA, 2012. *Agenda de proyectos prioritarios API*, http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/api_agenda_de_proyectos_prioritarios_de_integracion/api_agenda_de_proyectos_prioritarios_de_integracion.asp?CodIdioma=ESPyhttp://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/api_anexo3_tabla_general_proyectos_api.
- IIRSA Ministerio de Planificación. 2010. "Interconexión eléctrica NOA (noroeste argentino) - NEA (noreste argentino) Ficha del proyecto" *Sistema de gestión de proyectos y base Integrada IIRSA* <http://www.iirsa.org/proyectos/principal.aspx>
- INDEC Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. <http://www.censo2010.indec.gov.ar/> Buenos Aires.
- LAURELLI Elsa, JACINTO Guillermina, CARRIZO Silvina, 2011. "Redes energéticas en la Argentina: Planificación territorial en un nuevo contexto regional" *Revista de Estudios Regionales y Mercado de Trabajo*. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Centro Interdisciplinario de Metodología de las Ciencias Sociales CIPSA p. 89-102.

MANZANAL Mabel, 2000. Neoliberalismo y territorio de la Argentina de fin de siglo. *Economía, Sociedad y Territorio*, enero-junio, vol. II N° 7 EL colegio mexicano A. C. Toluca. México.

Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado de la Provincia de Santa Fe, 2009. *Producto bruto geográfico de las provincias argentinas*. Provincia de Santa Fe Periodo 2003 2009. Santa Fe. http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/78880/381193/file/informe_PBG_oct_09.pdf.

PODER EJECUTIVO PROVINCIA DE CHACO 1992. Decreto N° 848 Aprobación Acta Entrega Nación – Provincia de Chaco Puertos. Barranqueras-Bermejo. Boletín 6393. Resistencia.

SAGUIER Marcelo, 2011. ‘Socio-environmental regionalism in South America: tensions in The new development models’ En Pia Riggiozzi and Diana Tussie, eds., *The Rise of Post-Hegemonic Regionalism: The Case of Latin America*, Series United Nations University Series on Regionalism, Springer.

SCHWEITZER Mariana, 2009. ‘La construcción del territorio a partir de las redes ferroviarias’ En Kullock D y Novick A, (compiladores). *Debates sobre Ciudad y Territorio. Los aportes del CIHaM*. Ed. Nobuko.

SCHWEITZER Mariana, CARRIZO Silvina, 2012. “El transporte y la energía en el proceso de integración regional para el Norte Argentino”. En Guillermo Rodríguez (Editor) 2013. Proyecto y Ambiente. Si + PI: XXVI Jornadas de Investigación FADU-UBA y VIII Encuentro Regional. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Ed. Aulas y Andamios. Buenos Aires. p. 468-478.

SCHWEITZER Mariana, CARRIZO Silvina, 2014. “La configuración geohistórica del territorio en la provincia del Chaco y los proyectos de transporte y energía en el Siglo XXI”. Estudios Socioterritoriales. Tandil p. 139-158.

SUBSECRETARIA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LA INVERSIÓN PÚBLICA, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2008). *Plan Estratégico Territorial, Avance*, 2008.

SUBSECRETARIA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LA INVERSIÓN PÚBLICA Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2011. *Plan Estratégico Territorial Avance II: Territorio e Infraestructura*. 2011.

UNASUR, 2012. UNASUR *Paso a Paso*, http://www.unasur.org/index.php?option=com_content&view=article&id=293&Itemid=341

RESUMEN

El Norte argentino encuentra dificultades para avanzar en su desarrollo. La región se encuentra marginada social y económicamente pese a la riqueza de recursos naturales. Dada la baja densidad de infraestructura

y el nuevo atractivo geopolítico como centro agrícola y minero mundial, proyectos regionales de energía y de transporte han sido impulsados desde ámbitos nacionales y desde instancias supranacionales. Ellos podrían representar una oportunidad para mejorar las condiciones de vida de la población, aumentar la competitividad regional y atraer más inversiones que generen un desarrollo sustentable. No obstante se constata falta de una articulación de las distintas instancias de promoción de infraestructura, y una correspondencia débil entre los intereses y posibilidades locales con el potencial de las obras para ayudar al desarrollo y la integración regional.

PALABRAS CLAVES: Proyectos. Transporte y energía. Redes. Norte argentino.

ABSTRACT

The North Region of Argentina has some difficulties to improve its development. Despite the fact the region is rich in natural resources, there is social and economic marginality. As the result of infrastructure low density and because of the new geopolitical attractive as agricultural and mineral global center, regional energy and transport projects have been promoted at national and supranational levels. This could represent an opportunity to improve population life conditions, increasing regional competitiveness and making more attractive new investments, to generate a sustainable development. However, we observe a lack of articulation between the different instances of infrastructure promotion, and a weak correspondence between local interests and the potential possibilities of energy and transport projects to help territorial development and regional integration.

KEYWORDS: Projects. Transport and energy. Northern Argentina.