

# Infraestructura, territorio y conservación: aportes para el debate sobre modelos de desarrollo y su inserción territorial a partir de un caso de intervención en infraestructura vial en el norte argentino



Facundo Zorzoli

Programa de Estudios Rurales y Globalización, Instituto de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de San Martín, Argentina

Recibido: 6 de enero de 2017. Aceptado: 19 de abril de 2017.

## Resumen

En virtud de la relevancia que los conflictos territoriales y ambientales han adquirido en el marco del despliegue de actividades extractivas en ecosistemas considerados sensibles y socialmente vulnerables, esta problemática ha sido incorporada tanto en las agendas públicas globales, nacionales y provinciales a partir del diseño de intervenciones orientadas a la conservación ambiental y/o al “desarrollo sustentable”. Asimismo, tanto a nivel de la región sudamericana en general como en el norte de la Argentina para nuestro caso particular, el avance de frentes productivos se ha visto favorecido también por la inversión estatal en infraestructura. Particularmente, la infraestructura física de transporte es requerida para “optimización” del tiempo y de los costos que insume una distancia. En este trabajo busco explorar el caso de la Ruta Provincial N° 3 (provincia de Chaco), proyecto de desarrollo de infraestructura vial financiado por el BIRF que ha sido promocionado como ejemplo de diseño y planificación que conjuga infraestructura orientada al desarrollo productivo y conservación ambiental.

## Palabras clave

Infraestructura vial  
Territorio  
Desarrollo  
Chaco

## Abstract

**Infrastructure, territory and conservation: contributions for the debate on development models and their territorial insertion from a case of road infrastructure intervention in the north of Argentina.** Due to the importance of territorial and environmental conflicts in the context of the deployment of extractive activities over ecosystems considered to be sensitive and socially vulnerable, this issue has been incorporated in global, national and provincial public agendas. The design of interventions oriented towards environmental conservation and/or “sustainable development” constitute an expression of this trend. Also, in the South American region, and in the north of Argentina for our particular case, the advance of productive frontiers has also been promoted by state investment in infrastructure. In particular, physical transport infrastructure is required for the “optimization” of the time-space relation and to reduce logistical costs.

## Keywords

Road infrastructure  
Territory  
Development  
Chaco

## Palavras-chave

Infraestrutura rodoviária  
Território  
Desenvolvimento  
Chaco

In this paper, I explore the case of Provincial Route No. 3 (Chaco Province), a development project of road infrastructure financed by the IBRD that has been promoted as an example of design and planning combining infrastructure oriented to productive development and environmental conservation.

## Introducción

Desde mediados de la década de 1970 se han registrado importantes transformaciones en el agro argentino que la bibliografía de referencia identifica como el pasaje del modelo agroindustrial asociado a una lógica de acumulación con base en la industrialización por sustitución de importaciones y un importante papel regulador del Estado, al denominado modelo-agronegocio (MA), asociado por un lado a la difusión políticas neoliberales a nivel regional y nacional, y por otro lado, a la emergencia de un nuevo régimen agroalimentario de carácter global (Giarraca y Teubal, 2013a; Gras y Hernández, 2013; McMichael, 2005; Teubal y Rodríguez, 2002). A pesar de los distintos signos políticos y económicos de los gobiernos nacionales desde la década de 1990 a la actualidad, la centralidad estratégica otorgada a los *commodities* como vectores para el desarrollo, en función de resultar las mayores fuentes de ingreso de divisas, ha sido un denominador común; y el MA como lógica de acumulación hegemónica se ha profundizado en el transcurrir del período (Giarraca y Teubal, 2010 y 2013a; Gras y Hernández, 2013 y 2016, entre otros).

En términos de espacio este proceso se ha expresado en el avance de la frontera agraria hacia espacios históricamente periféricos a la zona núcleo del país (región pampeana), en transformaciones en los usos de la tierra presentes en aquellos durante gran parte del siglo XX, y en una alarmante deforestación. Por un lado, el uso creciente y continuo de tierras para la producción agrícola en lugar de ganadera que se ha registrado en la zona núcleo ha dado lugar al corrimiento de la actividad ganadera hacia regiones no tradicionales de la actividad; y, por otro lado, progresivamente producciones agrícolas propias de la región pampeana se han ido introduciendo en otras áreas (Pengue, 2004; Slutzky, 2011; entre otros).

En el Gran Chaco argentino, estos procesos se han manifestado principalmente en la zona tradicionalmente algodonera hasta los últimos años de la década de 1990, en el llamado “Impenetrable” y en el “Umbral al Chaco”; implicando cambios en los usos de la tierra, desplazamientos de población (no exentos de violencia), desalojos, arrinconamientos y concentración de la tierra (ya fuera en las formas de tenencia y/o en el uso de la misma), todo lo cual reactualizó el histórico conflicto por la tierra (Brodersohn, Slutzky y Valenzuela, 2009; Domínguez, 2009; GEPCyD, 2008; Giarraca y Teubal 2010 y 2013b; Mioni, Godoy Garraza y Alcoba, 2013; Slutzky, 2011; Valenzuela, 2006; Van Dam, 2008; entre otros). De forma asociada, las superficies deforestadas alcanzan extensiones alarmantes (Gasparri y Grau, 2009; Reboratti, s/d; Slutzky, 2011; entre otros); lo cual ha dado lugar a procesos de fragmentación de los ecosistemas, pérdida de biodiversidad, degradación de los suelos, cercamientos limitando otros usos del espacio, contaminación ambiental y afectación de la salud humana por uso de agrotóxicos, secado de vertientes, restricción del acceso al agua, inundaciones, aludes, desplazamiento de población, entre otros efectos.

Asimismo, a nivel de la región sudamericana, este avance de fronteras productivas se ha visto favorecido también por la inversión estatal en infraestructura física de transporte, la cual requerida para la “optimización” del tiempo y de los costos que insume una distancia (optimización de la relación tiempo-espacio). Los espacios correspondientes al Gran Chaco Americano, Norte Grande Argentino y a la provincia de Chaco, para

nuestro caso particular, no han sido ajenos a este proceso de intervención e inversión en infraestructura orientada al desarrollo productivo. Diversas acciones gubernamentales llevadas a cabo en ese territorio expresan una visión estratégica de desarrollo territorial orientada hacia las demandas de la economía global a partir de la explotación de los recursos de la tierra (Braticevic, 2013; Carrizo y Schweitzer, 2012 y 2014; Pereira, 2014; Schweitzer y Petrocelli, 2014).

Adicionalmente, en virtud de la relevancia que los conflictos territoriales y ambientales han adquirido en el marco del despliegue de actividades extractivas en ecosistemas considerados sensibles y socialmente vulnerables, la dimensión ambiental ha sido incorporada tanto en las agendas públicas globales, nacionales y provinciales a partir del diseño de intervenciones orientadas a la conservación ambiental y/o al “desarrollo sustentable”.

En este trabajo busco explorar el caso de la Ruta Provincial N° 3 (provincia de Chaco) tramo Pampa del Indio-Villa Río Bermejito (en adelante RP3), la cual fue objeto de un proyecto de desarrollo de infraestructura vial financiado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) siendo promocionado como ejemplo de diseño y planificación que conjuga infraestructura orientada al desarrollo productivo y conservación ambiental. Se trata de una obra concluida hacia 2013-2014 cuyo análisis se inscribe en las líneas de trabajo de artículos como Braticevic, 2013; Carrizo y Schweitzer, 2012 y 2014; Gordillo y Leguizamón, 2002; Pereira, 2014; Schweitzer y Petrocelli, 2014 y que estimamos pertinente abordar en función de la coyuntura actual relativa a los proyectos de inversión en infraestructura orientados al Norte Grande Argentino y la visión de desarrollo para la región contenidos principalmente en el denominado Plan Belgrano.

Algunas preguntas generales que dieron lugar a la investigación cuyos resultados se expresan en parte<sup>1</sup> en este artículo son: ¿qué usos del espacio fueron promovidos por el nivel de los agentes involucrados en diseño y ejecución de obras de infraestructura? Esto es ¿cómo se construye y qué constituye el *quiénes* y el *para qué* del territorio desde el nivel de los agentes del desarrollo? ¿Cuáles son las estrategias y formas de vinculación con y construcción del territorio por parte de los sujetos históricamente arraigados y presentes en el espacio de esta intervención? ¿Cuál es la configuración territorial en la que se expresaría la situación futura de desarrollo en tanto objetivo alcanzado que moviliza la intervención en infraestructura? ¿Qué vínculos, disputas, tensiones y negociaciones en torno a los usos y sentidos del territorio se despliegan en la intersección e interacción de escalas de acción y prácticas históricas, presentes y proyectadas de los actores presentes en un mismo espacio a partir de la consideración de las discontinuidades que existen entre ellos en términos de valores, intereses, conocimiento y poder?

En este sentido, la propuesta del presente artículo remite a explorar los modos en que se producen *el qué*, *el quién* y *el para qué* del desarrollo a partir del análisis del proceso de diseño y ejecución de un proyecto de desarrollo de infraestructura vial financiado por un organismo multilateral de crédito en la provincia de Chaco.

A nivel metodológico, propuse una diferenciación operacional en dos niveles –instituciones/agentes del desarrollo – pequeños productores criollos y campesinos- para la construcción de los datos y su análisis, lo cual estuvo asociado a las posibilidades de acceso a los registros de cada uno, sin soslayar el nivel de articulación entre ambos. Reconociendo que la construcción del dato está orientada por las elecciones tomadas en el transcurso de la investigación y en función de las limitaciones de acceso a ciertos actores, la unidad de registro para el primer nivel fueron principalmente fuentes y documentos elaborados en diferentes instancias institucionales. Para el segundo nivel, el trabajo de campo etnográfico fue la principal herramienta metodológica. El mismo se realizó en la localidad de Pampa del Indio y los parajes aledaños en el invierno 2014.

1. Una versión preliminar y completa de la misma puede consultarse en: Zorzoli (2013).

Realicé trabajo de campo etnográfico y entrevistas a pequeños productores criollos y campesinos, realizando también observación participante. También entrevisté a referentes de organizaciones campesinas, técnicos de INTA, docentes e informantes calificados que fui conociendo a partir de la técnica de muestreo que se conoce como bola de nieve.

En cuanto al orden del texto, al seleccionar como caso de estudio un proyecto de desarrollo de infraestructura vial propongo en primer lugar un recorrido introductorio sobre los aportes pertinentes que se han realizado desde las ciencias sociales respecto de los proyectos de desarrollo en general y de infraestructura en particular. Asimismo, introduzco algunos apuntes teóricos respecto a la cuestión del desarrollo y el concepto de territorio que he utilizado como marco teórico. En segundo lugar, se presentan a modo de introducción al caso de estudio consideraciones generales sobre iniciativas de integración regional, diseños territoriales y obras de infraestructura proyectadas en el marco de las primeras. En tercer lugar, presento, describo y analizo la intervención en desarrollo vial que hemos tomado como caso: la RP3. En el cuarto apartado busco dar cuenta de las perspectivas locales en torno a la ruta y sus implicancias a partir de entrevistas y observaciones realizadas durante el trabajo de campo llevado a cabo en el invierno 2014. Finalmente, algunas conclusiones provisionales y líneas de trabajo para continuar cierran el artículo.

## Notas teóricas: territorio, desarrollo e infraestructura

### *Notas teóricas en torno al concepto “territorio”*

La recuperación de la dimensión espacial como clivaje de análisis necesario para situar los procesos socio-históricos ha repuesto en la agenda académica la cuestión del territorio. En esta línea, diversos autores plantean que los territorios son la expresión espacial de las relaciones de poder que se establecen entre los grupos sociales (Porto Gonçalves, 2002; Mançano Fernandes, 2009; Montenegro, 2006; Santos, 2000 y 2005; entre otros). Dichas relaciones de poder se sustentan, por un lado, en la posesión de distintos capitales por parte de los grupos sociales que en ese espacio interactúan y, por otro lado, en el despliegue de distintas estrategias basadas en diferentes racionalidades en pos de la propia reproducción como sujeto social. Tal como plantea Milton Santos (2000), es el uso del territorio y no el territorio en sí mismo –en cuanto a su materialidad como sistema de objetos- lo que lo hace objeto de análisis social.

Si aceptamos que no hay individuo ni grupo social sin territorio, es decir, sin relación de apropiación y/o dominación del espacio –ya sea de forma material y/o simbólica-, el territorio no es algo independiente de quienes existen allí, de quienes lo habitan, de quienes lo configuran cotidianamente y, fundamentalmente, de las relaciones (de disputa, alianza, negociación, adaptación, resistencia) que aquellos actores entablan.

En este sentido, por territorio me referiré a un espacio que es apropiado de una forma particular según las especificidad de una determinada relación social que, al mismo tiempo, lo produce, lo mantiene, lo disputa y lo transforma en función de la distribución específica del poder entre los actores que constituyen aquella relación en un momento histórico particular. Considero que el concepto de territorio resulta clave para abordar la estructuración de la realidad en torno a la que se diseñan intervenciones para el desarrollo, y es operativo para dar cuenta tanto de la materialidad –en tanto prácticas humanas, sus relaciones y sus manifestaciones espaciales- que esas intervenciones pretenden como de la que configuran las prácticas de los sujetos sobre cuya realidad el desarrollo actúa.

### *Notas teóricas en torno al desarrollo de infraestructura*

Existen tres conceptos elaborados por el geógrafo David Harvey de referencia frecuente en los trabajos que refieren a procesos de desarrollo, de expansión económica y de producción espacio, a saber: a) acumulación por desposesión, b) compresión espacio temporal y c) desarrollo geográfico desigual. Con respecto a la acumulación por desposesión, Harvey argumenta que:

Esta expresión alude a la continuación y a la proliferación de prácticas de acumulación que Marx había considerado como «original» o «primitiva» durante el ascenso del capitalismo. Estas prácticas comprenden la mercantilización y privatización de la tierra y la expulsión forzosa de poblaciones campesinas (...); la conversión de formas diversas de derechos de propiedad (...) en derechos exclusivos de propiedad privada (...); la supresión de los derechos sobre los bienes comunes; la mercantilización de la fuerza de trabajo y la eliminación de modos de producción y de consumo alternativos (autóctonos); procesos coloniales, neocoloniales e imperiales de apropiación de activos (los recursos naturales entre ellos); y, por último, la usura, el endeudamiento de la nación y, lo que es más devastador, el uso del sistema de crédito como un medio drástico de acumulación por desposesión (Harvey, 2007:175).

En base a esa conceptualización, Braticevic apunta que la expansión de diversas fronteras productivas en el ámbito rural puede entenderse a partir de la intensificación de este proceso que opera como solución a las crisis de sobreacumulación; proceso a través del cual los excesos de capitales –financieros principalmente- encuentran destinos rentables en el agro –entre otros sectores- al hacerse de activos a bajo costo (2013:2). En este sentido y en relación a la expresión de estos procesos particularmente en el espacio de uso agrario real o potencial, Giarraca y Teubal (2010) señalan que un aspecto importante del proceso de acumulación por desposesión, y que es constitutivo del mismo, está relacionado al modelo que se caracteriza por la extracción de recursos de la tierra que se encuentran presentes en forma limitada –esto es, no son infinitos-, a partir de técnicas que generan la depredación de éstos y la degradación de los entornos naturales, afectando a las poblaciones que en ese entorno se encuentran y a las actividades que allí se practican.

En esa línea, Mançano Fernandes plantea que, la constitución de un modelo de desarrollo organiza la infraestructura y los servicios, promoviendo ciertos usos del territorio en un proceso que genera las condiciones para la exclusión de sujetos y de relaciones sociales que no son incorporados por o que no incorporan aquellos usos del territorio (Mançano Fernandes, 2009). Como plantean Ceceña, Aguilar y Motto, el neoliberalismo promovió su propia manera de apropiarse de los territorios y de refuncionalizar el espacio (2007). Estas nuevas geografías económicas precisan de infraestructuras adecuadas a las necesidades de aquellas: rutas y vías de comunicación y transporte que conecten los centros de producción y consumo, que abaraten los costos y aceleren los traslados y que, al mismo tiempo, refuercen la vigilancia y el control sobre los territorios (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007; Quintero, 2009).

Según Braticevic,

La reducción de las rigideces territoriales –produciendo un espacio más denso–, promovida por el Estado y las agencias multilaterales de crédito y desarrollo (...), agudizó el proceso de integración de mercados a escala regional, lo cual se tradujo en la construcción de infraestructura de gran porte. Así, los procesos de marcación y distribución territorial por parte de los diferentes Estados-Nación, junto a los reclamos por la tenencia y el tipo de utilización de la tierra, producen y reproducen formas de espacio regidas substancialmente por el avance capitalista de la frontera agropecuaria (Braticevic, 2013: 2).

A su vez, este proceso de “reducción de las rigideces territoriales”, “densificación espacial” (Braticevic, 2013) o de “estrechamiento del mundo” (Ribeiro, 1999) está asociado al proceso de compresión espacio-temporal que señala Harvey

(...) proceso por el cual la experiencia social del mundo ha tendido a condensarse a través de la expansión de los sistemas de comunicación, información y transporte y la aceleración del ritmo de acumulación del capital, reduciendo así las barreras geográficas para el capital, creando nuevos espacios de acumulación y nuevas formas de producción de espacio en el contexto de la globalización (Braticevic, 2013:91 [en referencia a Harvey 1988]).

La disminución de las distancias para el capital es una de las variables que promueve el avance de la frontera agropecuaria hacia áreas no-ocupadas por la agricultura empresarial-industrial. Los procesos de acumulación por desposesión y de compresión espacio-temporal producen diferencias geográficas en los modos y niveles de vida, en los usos del territorio y de los recursos (Valenzuela, 2005). Esto configuraría procesos de producción de espacio asimétricos o desarrollos geográficos desiguales (Harvey, 2006) ya que

(...) las diferencias geográficas resultantes de legados históricos y geográficos, se sostienen y reproducen o reconfiguran por los procesos político-económicos y socioecológicos que tienen lugar en el presente y adquieren particular relevancia a partir de la consolidación de los procesos de globalización económica, política y cultural y la aceleración del desarrollo científico y tecnológico (...) Estos procesos ponen de manifiesto la “vulnerabilidad selectiva” que expone de manera desigual a las poblaciones a efectos tales como el desempleo, la degradación de los niveles de vida y la pérdida de recursos y de opciones y de calidades ambientales, en diversas escalas espaciales (Valenzuela, 2005:2).

De ahí que Harvey (2006) sostiene que la infraestructura física de transporte es requerida para la liberación de otros tipos de capital a partir de la “optimización” del tiempo y de los costos que insume una distancia (optimización de la relación tiempo-espacio) a través de la disminución de los costos de transporte. Optimización que expresa una racionalidad particular sobre el uso del espacio y los recursos allí presentes, dando lugar a procesos cuyos efectos son desiguales según las características de la totalidad social, geográfica e histórica sobre la que se invierte en infraestructura física:

“[L]a general disminución en los costos de transporte de ninguna manera rompe la significación de las divisiones territoriales y especializaciones del trabajo. Incluso, exige divisiones territoriales más finas desde que las pequeñas diferencias en los costos de producción (debido a las materias primas, las condiciones de trabajo, los bienes intermedios, los mercados de consumo, la infraestructura y arreglos impositivos) son más fácilmente explotables por el capital con alta movilidad. Reducir la fricción de la distancia, hace al capital más sensible a las relaciones geográficas locales. El efecto combinado de un mercado más libre con costos de transporte más reducidos no genera mayor igualdad de poder a través de la evolución territorial de la división del trabajo, sino mayores desigualdades geográficas” (Harvey, 2006:41).

Valenzuela agrega a esta cuestión que estos desarrollos geográficos desiguales plantean un enorme obstáculo para conjugar los múltiples intereses particulares en un marco que en algún grado exprese un interés general ya que en una misma escala coexistirán procesos de producción-destrucción, inclusión-exclusión, concentración-fragmentación, adaptación-expulsión (Valenzuela, 2005).

Por su parte, Ribeiro (1999) sostiene que los proyectos de desarrollo de gran escala son proyectos de expansión económica y, en ese sentido, propone analizarlos como formas de producción con características específicas ligadas a la expansión de los sistemas económicos. En este sentido, Braticevic apunta que la creación de la IIRSA y la ZICOSUR –entre otras iniciativas tales como el MERCOSUR– terminó por conformar una visión estratégica y gubernamental del territorio en términos de desarrollo centrada en la obtención de utilidades a través del aprovechamiento de los recursos de la tierra y su colocación en el mercado internacional (Braticevic, 2013). En esa línea, las iniciativas de integración y desarrollo y la infraestructura asociada a ellas están diseñadas a partir de la demanda y la valoración abstracta de los territorios en función de los centros de consumo internacional, por lo cual el diseño es centrífugo y extractivo, es decir, “desde el centro hacia las costas o hacia los ríos que fluyen rumbo al mar” (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007:17) y de allí hacia los centros de demanda internacional.

### *Notas teóricas en torno a la cuestión del desarrollo*

En base a la amplia bibliografía que se ha escrito desde la perspectiva de las denominadas antropología del desarrollo y sociología del desarrollo, he orientado el análisis considerando al *desarrollo* como conjunto heterogéneo de saberes, prácticas y poderes que por un lado fortalecen los principios económicos, culturales, sociales y políticos de la sociedad capitalista y son funcionales a la reproducción y acumulación desigual del capital; y que, por otro lado y complementariamente, son instrumentos y artefactos de control social que se han establecido como verdad de lo posible y deseable (Escobar, 1998 y 2010; Montenegro 2006; Quintero, 2013, entre otros). Asimismo, lo que se nomina *desarrollo* se compone de una trama de saberes, prácticas y poderes que se desenvuelve en la intersección de diferentes escalas en las cuales se expresan y circulan de forma heterogénea lógicas de pensar y de actuar materializadas en las prácticas cotidianas y relaciones que entre ellos establecen los sujetos que en ellas intervienen y que ellos mismos conforman. En ese sentido, quienes adaptan a una realidad particular y posteriormente ejecutan aquellos proyectos y programas son raramente quienes los financian, y consecuentemente, son raramente quienes diseñan e imponen las directrices generales en los que proyectos y programas deben enmarcarse. A través de estos itinerarios participan una gran variedad de actores conformando una red por la cual circulan discursos y prácticas que dan una forma determinada a la encarnación del desarrollo según la realidad particular que sea objeto de intervención desarrollista (Quintero, 2013). Ribeiro (1999) se refiere a esta cuestión planteando que existen diferentes niveles de integración e interpenetración según la dinámica de las realidades internacional, nacional, regional y local. Así, las formas específicas en las que se expresa el desarrollo junto los efectos de verdad y los efectos materiales que produce, dependen tanto de la actuación de las lógicas del pensar y del actuar de los actores que participan de estas redes como de las características histórico-estructurales de la formación social y del territorio sobre el que se interviene.

En este sentido, creo pertinente abordar la cuestión del desarrollo a partir de situar a los sujetos en el lugar que ocupan, sin reificar procesos, prácticas ni discursos ni, paralelamente, las características histórico-estructurales de la materialidad de la formación social particular sobre la que un proyecto o programa de desarrollo intervenga. Los sentidos de la práctica y las prácticas que dan sentido a lo representado como legítimo circulan a través de los diversos escenarios, escalas o niveles a través de las dinámicas que estructuran las relaciones sociales que establecen los sujetos que en ellas intervienen, y a través de cuyas particularidades se actúa cotidianamente para pugnar por realizar los propios intereses en un campo configurado por las relaciones de dominación, explotación y conflicto que caracterizan a la sociedad capitalista.

En este sentido, cabe aclarar que, si bien considero de especial importancia indagar, analizar y restituir procesos y recorridos históricos a través de los cuales los territorios presentes se han ido configurando y re-configurando, han sido producidos y re-producidos, hasta lo que son ahora en tanto espacios u objetos de intervenciones de desarrollo, en función de los objetivos y espacio disponible en el presente artículo, la exposición de ese recorrido histórico excede la extensión de este escrito.<sup>2</sup> Priorizo entonces presentar en lo que sigue algunos apuntes en torno a iniciativas de integración regional y proyectos de infraestructura con la intención subsiguiente de exponer el caso que es objeto del presente escrito de la forma más densamente posible.

2. Una síntesis al respecto a los procesos históricos que han ido configurando el territorio abordado a partir de diversos abordajes históricos, geográficos, sociológicos y antropológicos puede consultarse Schaller, 1986; Leoni, 1992; Valenzuela, 1999; Roze, 2007; Gómez, 2013; Biocca, 2015; Zorzoli, 2015; entre otros.

## Procesos de integración regional y proyectos de infraestructura

Los cambios en el uso de la tierra y la expansión de nuevas dinámicas productivas en el espacio del Gran Chaco, se han visto favorecidos desde la década de 1990 por proyectos de infraestructura e integración regional, que expresan una visión estratégica del territorio en términos de su potencial para producir materias primas para el mercado internacional como estrategia de desarrollo. El diseño de un escenario favorable a la expansión de fronteras productivas se ha manifestado en obras públicas y proyectos de infraestructura, orientados al mejoramiento de las vías de comunicación y en acuerdos multilaterales para estructurar una geografía económica y posicionar regiones en términos de espacios con condiciones atractivas para la expansión del capital y la colocación de productos en el mercado internacional, particularmente a partir de procesos de integración regional y comercial (Braticevic, 2013; Carrizo y Schweitzer, 2012 y 2014; Ceceña, Aguilar y Motto, 2007; Gordillo y Leguizamón, 2002; Pereira, 2014; Quintero, 2009; Schmidt, 2013; Schweitzer y Petrocelli, 2014; Trincherro, 2007).

### *Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana*

En este sentido, uno de los diseños territoriales más paradigmáticos sobre estos procesos se ha expresado en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), la cual surge en el año 2000 conformada por los doce países sudamericanos e instituciones multilaterales de crédito: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y el Banco Mundial (BM) (IIRSA, 2000). La IIRSA surge como un mecanismo de coordinación de acciones entre los países y agencias mencionados en materia de infraestructura cuyo objetivo central remitía de avanzar en la integración de la infraestructura regional. Para lograr ese objetivo el BID diseñó como herramienta el “Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur”, a partir del cual el territorio sudamericano fue organizado en “ejes de integración y desarrollo” en virtud de la presencia de recursos naturales, de las características geográficas y de la ubicación de los centros de consumo y de demanda regionales e internacionales (IIRSA, 2000). En concreto la IIRSA creó diez “ejes de integración y desarrollo”, ocho transversales y dos longitudinales (Figura 1).

Según el diseño territorial de la IIRSA, la región del Chaco está comprendida en el llamado “Eje de Capricornio”, que se sitúa aproximadamente entre los 20 y los 30 grados de latitud sur y se extiende de Este a Oeste entre la costa del océano Pacífico y la costa del océano Atlántico. Este eje ha sido trazado incluyendo los yacimientos de gas de Bolivia; los yacimientos hidrocarbúricos del área fronteriza entre Bolivia y Argentina; una parte de los yacimientos metálicos de la Cordillera de los Andes en suelo de Chile y Argentina; el sur industrializado de Brasil; la zona agrícola y particularmente sojera de Paraguay, Argentina y Brasil; la capacidad hidroeléctrica de Itaipú y Yaciretá; y el acuífero Guaraní, tercero en tamaño del mundo y el mayor del continente (Ceceña,



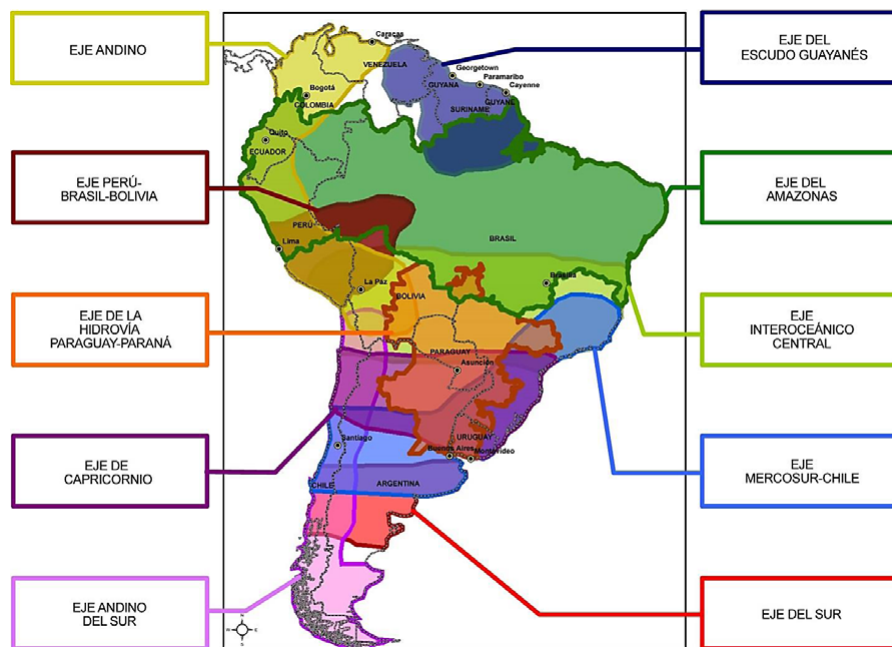


Figura 1. Ejes de Integración y Desarrollo de la IIRSA. Fuente: <http://www.geosur.info/geosur/iirsa/pdf/es/ejes.jpg> (23/08/2015).



Figura 2. Área de influencia Eje Capricornio. Fuente: [http://www.geosur.info/geosur/iirsa/pdf/es/influ\\_capri.jpg](http://www.geosur.info/geosur/iirsa/pdf/es/influ_capri.jpg) (29/12/2016).

Aguilar y Motto, 2007: 27). Posee importantes puertos tanto con salida hacia océano Pacífico como hacia el océano Atlántico. En su totalidad el Eje de Capricornio tiene una superficie de 2.302.689 km<sup>2</sup> (IIRSA, s/d) (Figura 2).

Asimismo, se intersecta con el “Eje Hidrovía Paraguay-Paraná”, y a través del mismo se conecta con la Cuenca del Plata. Como en la mayoría de los “ejes de integración y desarrollo” que componen la IIRSA,<sup>3</sup> en el Eje de Capricornio la mayoría de los proyectos se dirigen a constituir un territorio de conectividad bioceánica fluida a través de la optimización de la infraestructura de transportes.

### Zona de Integración del Centro Oeste Sudamericano

Otro de los diseños territoriales de integración regional que involucra al Chaco, y que expresa el valor “estratégico” que se le asigna a las regiones aledañas al Trópico de Capricornio, es la Zona de Integración del Centro Oeste Sudamericano (ZICOSUR).

3. En 2009, en el marco de la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR) se creó el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), dentro del cual la IIRSA fue incluida como su Foro Técnico de Infraestructura. <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=45> (04/11/2014).

La misma comprende las regiones de: Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero, Formosa, Chaco, Corrientes y Misiones; los departamentos bolivianos de Beni, Cochabamba, Chuquisaca, Oruro, Pando, Potosí, Santa Cruz y Tarija; el estado brasileño de Mato Grosso do Sul; las regiones chilenas de Antofagasta, Arica y Parinacota, Atacama y Tarapacá; la totalidad de los departamentos de Paraguay; y los departamentos peruanos de Arequipa, Moquegua, Puno y Tacna. La ZICOSUR comenzó a constituirse a finales de la década de 1990 con el objetivo de

lograr la inserción de la subregión en el contexto internacional desde el punto de vista competitivo, desarrollando el comercio exterior con los mercados internacionales mediante la articulación de ejes de comunicación, así como también promover la integración social y cultural, como mecanismo para lograr el desarrollo económico-social de las regiones que la integran (Sitio web ZICOSUR. [www.zicosur.info](http://www.zicosur.info) [consultado el 03/01/2017]).

De forma similar a la IIRSA el valor estratégico de la región es identificado tanto por la presencia de recursos naturales como minerales, hidrocarburos, gas, tierra y agua como por su potencial de conectividad bioceánica.

### *Región Norte Grande*

En este marco de diseños de corredores transversales de comunicación bioceánicos en el marco de iniciativas de integración regional como la IIRSA y la ZICOSUR, a nivel nacional los Estados provinciales de la región del noroeste argentino (NOA) y de la región del noreste argentino (NEA) suscribirían un acuerdo de integración interprovincial en 1999 para la conformación de la Región del Norte Grande Argentino (RNG). Los objetivos principales de tal acuerdo de integración serían los de generar condiciones para la promoción y colocación de las producciones de la región en mercados externos y, por otro lado, impulsar proyectos de infraestructura (Carlino y Veiravé, 2010).

Esto último es especialmente significativo si tenemos en cuenta que por su ubicación geográfica la RNG es el espacio geográfico a través del cual los corredores bioceánicos promovidos y diseñados en el marco de la ZICOSUR y la IIRSA pretenden conectar los puertos de Chile en el Pacífico con los del sur de Brasil (Eje de Capricornio en el diseño territorial del IIRSA) y con la hidrovía Paraná-Paraguay (Eje Hidrovía Paraná-Paraguay también según el diseño de la IIRSA).

Los proyectos de integración física que se proyectaron para la región chaqueña a nivel supranacional incluían: reactivación del ferrocarril Belgrano Cargas, que empalma con puertos de la hidrovía Paraná-Paraguay y permitiría aumentar el acceso de las cargas provenientes del NOA y de Chile –a través de del Paso de Jama en este último caso- a los del río Paraná y de allí hacia el Atlántico; la recuperación del puerto de Barranqueras en la provincia de Chaco, el gasoducto NOA-NEA, la línea de alta tensión NOA-NEA, la pavimentación de la Ruta Nacional 81 (que comunica Formosa con el Chaco salteño), el mejoramiento de la Ruta Nacional 16 (que atraviesa la provincia de Chaco en dirección este-oeste, comunicándola con el este de Salta) y de la Ruta Nacional 95 (que conecta a las provincias de Santa Fe y Chaco con Formosa y con la región occidental de Paraguay) (Braticevic, 2013; Carlino y Veiravé, 2010; Carrizo y Schweitzer, 2012).

Gran parte de la financiación de esos proyectos resultan de préstamos del BID y de la CAF en el marco del Programa de Desarrollo e Integración del Norte Grande; el cual comenzó a ejecutarse a partir de la segunda mitad de la década de 2000; siendo el organismo ejecutor el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, a través de la Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo, y la Dirección Nacional de Vialidad como subejecutora en lo que respecta a los proyectos de infraestructura vial.

### *El BIRF y el “Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande”*

En 2010 se diseñaría el Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande que se presentaría BIRF para su financiamiento con el objeto profundizar lo hecho con los préstamos del BID hasta ese momento. Según los documentos del proyecto, se planteaba que

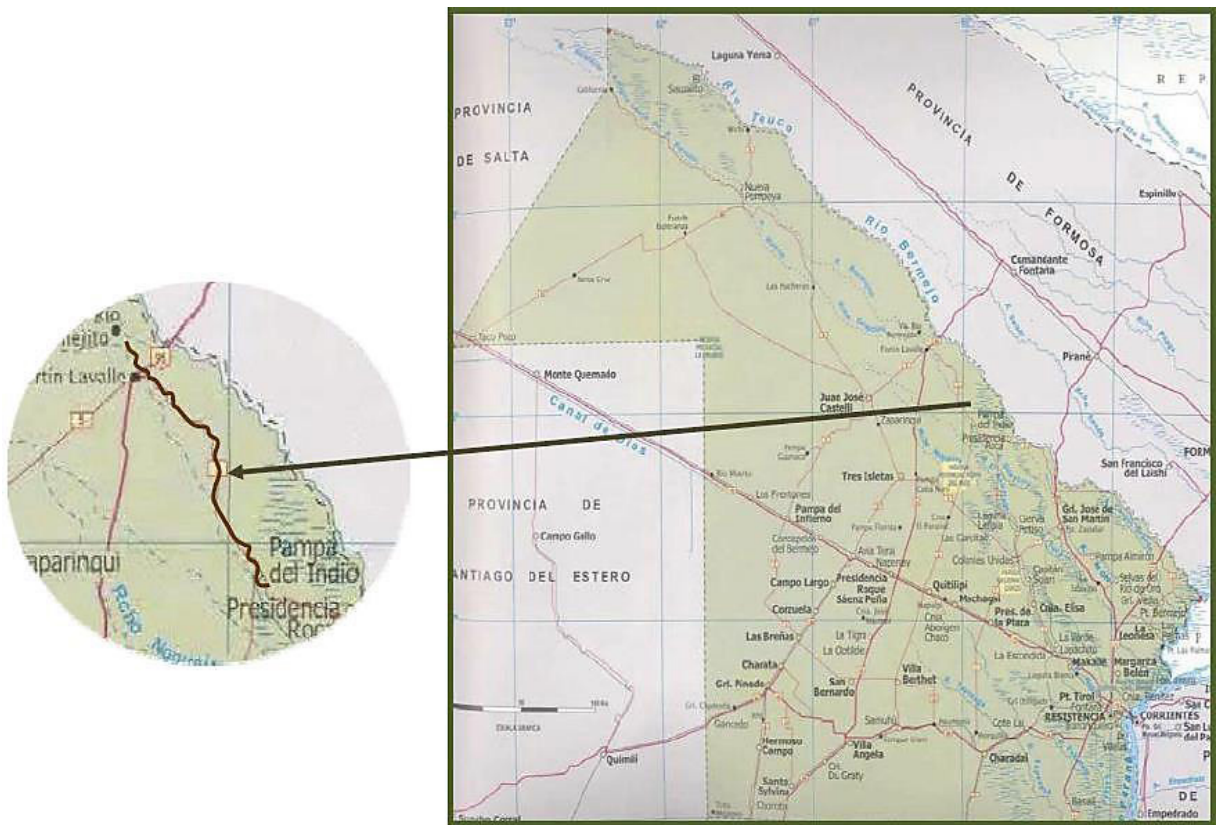
(...) las condiciones de la red vial son decisivas para respaldar el proceso de crecimiento económico experimentado en los últimos años [por Argentina], en consonancia con el mayor dinamismo registrado por las economías locales y rurales de la Argentina, que dependen de mayores índices de movilidad física y una red de transporte confiable. El incremento en la producción regional y las exportaciones están ejerciendo una presión cada vez mayor sobre la infraestructura logística de transporte. Esta presión se traduce en mayores costos de transporte, cada vez más relevantes en la estructura de costos de producción. Las provincias integrantes del Norte Grande han presentado mayores necesidades en obras de infraestructura vial de las que el Programa con financiamiento del BID puede financiar (Programa de Desarrollo de Norte Grande, 2010:15).

En el marco del Componente Vial del Programa del Desarrollo de Norte Grande, esta intencionalidad de reducir las rigideces territoriales para la integración de las áreas de producción y las rutas de exportación, promovidas por los Estados provinciales, por el Estado central, por los acuerdos regionales de integración y por organismos multilaterales de crédito, se diseñaría y pondría en ejecución el Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande (en adelante PIVNG).

El objetivo central del mismo era enunciado en términos de contribuir al desarrollo económico sostenible de la región. Para lo cual se buscaba financiar obras de infraestructura para “mejorar de manera sostenible las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de la red vial provincial” (Programa de Desarrollo del Norte Grande, 2010). Las metas principales propuestas fueron: a) mejorar la infraestructura de modo de resolver posibles cuellos de botella que obstaculicen la competitividad, y respaldar el crecimiento de mediano plazo y alivio de la pobreza; b) incrementar la competitividad, la calidad y las exportaciones de los productos agropecuarios; c) abordar el creciente problema de la degradación de los recursos; d) consolidar la reducción de la pobreza y ampliar los esfuerzos dirigidos a modificar la tendencia de más largo plazo de la pobreza mediante el incremento de los ingresos de los hogares y la integración de grupos marginados en el mercado productivo; e) consolidar las mejoras en los indicadores referidos a la salud y mejorar la calidad de la educación a la vez que se reducen las tasas de deserción; f) aumentar la eficacia, eficiencia, transparencia y rendición de cuentas de la gestión del sector público (Programa de Desarrollo del Norte Grande, 2010).

En definitiva, como objetivo general de desarrollo se enunciaba la intención de mejorar el acceso de la población a los servicios y de los productos a los mercados de los corredores seleccionados o a ser seleccionados de la RNG, lo cual podría ser alcanzado a partir de las condiciones que generaría la ejecución de obras de infraestructura vial, en particular en lo que refiere a los costos de transporte (Programa de Desarrollo del Norte Grande, 2010).

Los criterios elaborados y utilizados como referencia para la selección de proyectos de infraestructura vial a ser evaluados por los técnicos del BIRF para su financiación fueron: a) efectos de conectividad e integración regional, lo cual se presumía que tendría impactos positivos en la productividad y consecuentemente en la reducción de la pobreza en el largo plazo; b) estar incluido en el Esquema Director Vial (EDIVIAR), el cual comprende la planificación vial de todo el país; c) que cumplan cabalmente con las políticas de salvaguarda del BIRF en materia social y ambiental; y d) que, en vinculación a eso último, estén proyectados sobre trazas ya existentes (Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande, 2010).



Los proyectos de obras viales seleccionados para el financiamiento del BIRF a través del fueron:

- » RP3, Provincia de Chaco, tramo Pampa del Indio-Villa Río Bermejito.
- » RP 304, Provincia de Tucumán, entre Los Gutiérrez y el Río Urueña.
- » RP94, Provincia de Corrientes, tramo: Santo Tome- Arroyo Chimiray

Figura 3. Ubicación del tramo de la RP3 intervenido. Fuente: Evaluación de impacto ambiental del Sub-proyecto Ruta Provincial N°3, Tramo Pampa del Indio-Villa Río Bermejito.

El presente artículo toma como caso el sub-proyecto de la RP3 ejecutado en la provincia de Chaco. La particularidad de este proyecto es que ha sido presentado como un ejemplo de gestión y planificación de infraestructura vial poniendo especial énfasis en la conservación ambiental.

### La RP3: tramo Pampa del Indio-Villa Río Bermejito

El tramo Pampa del Indio-Villa Río Bermejito de la RP3 que fue objeto del PIVNG, se extiende en sentido sudeste-noroeste a través de los departamentos de Libertador General San Martín y General Güemes; esto es, se ubica en la zona centro-norte de la provincia argentina de Chaco y corre paralela al río Bermejo, tal como puede observarse en la figura que sigue.

En el proyecto de esta obra vial se propuso la ejecución de las obras básicas completas y la pavimentación de la traza de tierra existente en el tramo mencionado de la RP3. La contraparte del financiamiento del BIRF-Banco Mundial fue el Estado Nacional, a través de la Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento

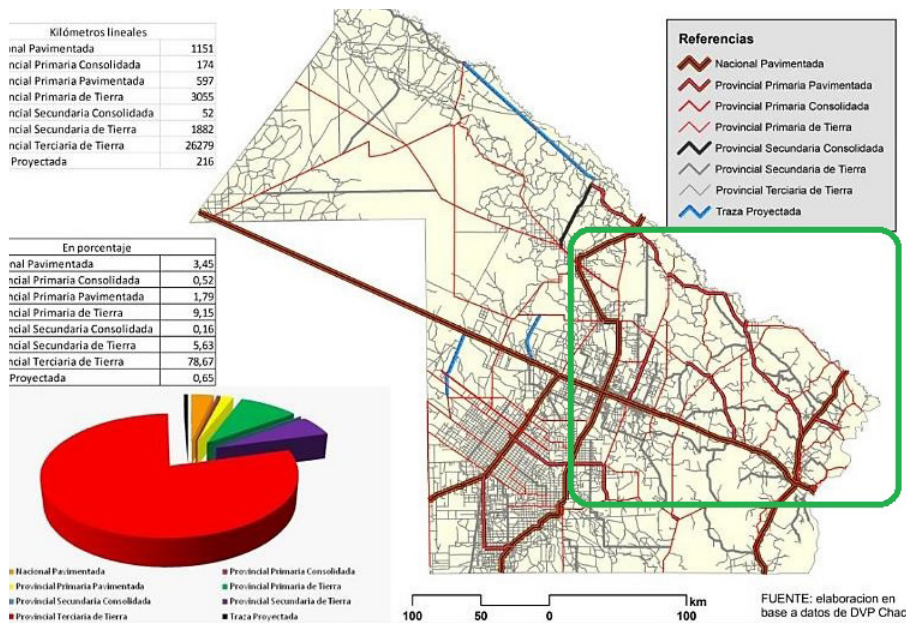


Figura 4. Red Vial de la Provincia de Chaco; enmarcada en negro la trama de rutas pavimentadas que cierra la RP3. Fuente: Subsecretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, 2013a. Nota: el área resaltada es nuestra.

Externo (UCPyPFE), Secretaría de Obras Públicas, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Las obras se ejecutaron en el territorio provincial y la unidad sub-ejecutora fue finalmente la Dirección de Vialidad Provincial (DVP).

El objetivo principal del proyecto fue enunciado en los siguientes términos:

El Proyecto (...) persigue como objetivo principal lograr la transitabilidad permanente del camino a través de la construcción de obras básicas y pavimento. Su ejecución impulsará el desarrollo socio-económico y turístico de esta zona centro-norte de la provincia, permitiendo el flujo ininterrumpido del transporte local, regional, nacional e internacional tanto de productos como de personas (Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande, 2009a:4-5).

El valor estratégico que se le asignaba a la obra tanto por parte del Estado provincial como del nacional en términos de diseño territorial e integración regional radicaba en que el tramo a intervenir cerraría una trama de rutas pavimentadas que garantizarían la conexión vial de zonas de explotación agrícola, ganadera, forestal y turística con los centros de comercialización y de consumo locales y externos a través de corredores nacionales e internacionales. Veamos:

En primer lugar, la malla de integración vial de rutas pavimentadas que las obras del proyecto en cuestión cerraría (Figura 4) estaba compuesta por (siendo RN "ruta nacional" y RP "ruta provincial"):

- » RP3, tramo: RN95 - empalme RP90.
- » RP90, tramo: empalme RP3 - empalme RN11.
- » RN11, tramo: empalme RP 90 - empalme RN16.
- » RN16, tramo: empalme RN11 - empalme RN 95.
- » RN95, tramo: empalme RN16 – empalme RP3.

En segundo lugar, este tramo de la RP3 se conecta con la RN95, la cual es uno de los corredores regionales en sentido norte-sur, conectando vialmente la provincia de Chaco con la de Santa Fe al sur y con Formosa al norte. A su vez, la RN95 se conecta hacia el norte con la RN81, que es arteria principal de integración vial regional en tanto parte del corredor bioceánico que une los puertos chilenos del océano Pacífico en el norte de Chile con los del Atlántico en el sudeste de Brasil. La RN81 recorre Formosa, comunicando la capital de aquella provincia con el Chaco salteño. Asimismo, la RN95 se comunica hacia el sur con la RN16, la cual hacia el oeste se comunica con la provincia de Santiago del Estero, el NOA y los puertos del norte de Chile, y hacia el este, se integra por un lado con la Hidrovía Paraná-Paraguay a través Puerto de Barranqueras, y por otro lado, con los puertos del sudeste de Brasil. Ambas rutas nacionales (RN16 y RN81) conforman parte de los corredores bioceánicos identificados/valorados/proyectados de la RNG, del Eje Capricornio de la IIRSA, y de la ZICOSUR. Asimismo, la RP3 está integrada con Paraguay a través de la RN11 paralela al río Paraguay; y a través de la RN95 y su empalme con la RN86 en Formosa, paralela al río Pilcomayo. En los informes del sub-proyecto RP3 se prevé que la ejecución de las obras facilitará y asegurará la transitabilidad de la zona hacia y desde Paraguay.

En este sentido, la situación futura en la que se materializaría el desarrollo proyectado que moviliza esta intervención, estaría dada principalmente por el crecimiento del flujo de transportes de cargas y pasajeros a través de la conexión permanente que representa el pavimento, lo cual expresaría y promovería un aumento en el nivel de actividad agropecuaria, forestal, turística y comercial del área de influencia al verse sin limitaciones asociadas a las vías de comunicación y, consecuentemente, “más cerca” de los centros de consumo y de los puertos de exportación.

En efecto, cabe señalar que según el Plan Estratégico Territorial 2013 (PET) de la provincia, el cierre de mallas a través de obras de infraestructura vial tenía como objetivo facilitar el transporte de cargas y el mejoramiento de las condiciones logísticas para la producción. Al respecto, en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto se menciona que

Las actividades de mayor importancia que se desarrollan en la zona, tales como las agropecuarias, forestales y turísticas se verán beneficiadas en gran medida por esta nueva obra de infraestructura, en particular, en lo concerniente al transporte de cargas, aunque debe aclararse que los motivos que inciden sobre el crecimiento de dicha demanda son externos a las condiciones de la infraestructura, ya que dependen de la influencia del aumento de rendimientos de la producción agropecuaria, de la expansión de la frontera cultivable y de la demanda exterior de los productos (Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande, 2009: 5).

Los efectos proyectados que viabilizarían procesos de desarrollo socioeconómico a nivel local –en términos del discurso de desarrollo como medio para reducir la pobreza de la zona- en relación a lo económico-productivo son posibles a través de la disminución de los costos y el tiempo de transporte. En concreto los beneficios que se señalaban en los informes vinculados a esta intervención de desarrollo a nivel local son: reducción de los costos de producción por ajustes de los costos de comercialización (fletes principalmente); ventas de mayor volumen, consecuente aumento de los ingresos, y posibilidad de excedente económico que genere capacidad de acceder al crédito para realizar “inversiones necesarias”; lo cual resultaría funcional y necesario en términos del posible efecto positivo también enunciado sobre afianzar la radicación de la familia en el medio rural, de revertir el proceso de empobrecimiento de los emprendimientos familiares medianos y pequeños y de migración hacia los centros urbanos.

Esto es, la bitácora del desarrollo para los sujetos locales en tanto se enuncia que conduce a una situación mejor a la actual es un ejercicio de construcción del sujeto

presente y futuro por parte de los técnicos que diseñan y planifican el proyecto: el sujeto presente por no tener excedentes y por no acceder al crédito, no puede hacer las inversiones necesarias, lo cual indica –según la lógica de razonamiento que sigue el argumento en torno al cual se enuncian potenciales efectos positivos sobre las condiciones de existencia- la presencia de atraso, ineficiencia, obsolescencia; de esta forma se individualiza en un tipo de sujeto y en sus prácticas asociadas la responsabilidad por ser pobre; por el contrario, la posibilidad de tener un excedente lo normaliza y la posibilidad de acceder al crédito lo hace un sujeto “racional” que procura invertir para maximizar. En definitiva, esa es la práctica promovida, o al menos, la práctica lógica según los modelos mentales de lo racional que justifican la propia práctica de un conjunto de diseñadores, técnicos y financiadores de tales proyectos; sujetos, al mismo tiempo, insertos en instituciones particulares que asimismo se vinculan a través de relaciones específicas en diversas escalas en las que el peso relativo de cada una y de cada agente en lo que refiere a la toma de decisiones, la imposición de intereses, la promoción de sentidos, las formas de gestión de recursos en sentido amplio (humanos, financieros, políticos, etc.), y la ejecución de acciones según la posición que ocupa cada uno es diferencial.

Por otro lado, los efectos proyectados a nivel local y de uso cotidiano del pavimento que se anuncian se refieren al acceso a la salud y educación al ser posible la transitabilidad del tramo bajo situaciones climáticas en las que antes no lo era (cuando llovía por sobre una cierta cantidad de milímetros por ejemplo) y poder llegar los centros de salud de Pampa del Indio o de Villa Río Bermejito, o a las escuelas que se ubican en diferentes parajes a lo largo del tramo. Además de la mayor seguridad para transitar por ella, la mayor comodidad y el ahorro tanto en combustible como en mantenimiento de los vehículos.

### “Conservación y desarrollo viajan juntos”

Una de las particularidades de los proyectos de infraestructura diseñados y a ser financiados por el BIRF es que este requiere como condición, según sus políticas de salvaguarda, de una serie de informes, estudios, actividades y compromisos específicos de la contraparte respecto al nivel de “sostenibilidad” de las obras de infraestructura para vehicular su financiación. Según los documentos que describen en qué consisten y explican cómo aplicarlas, estas políticas de salvaguarda han sido diseñadas para evitar, minimizar o mitigar los riesgos ambientales y sociales de los proyectos que el BIRF apoya y financia. La adjetivación “sostenible” que se invoca sobre las prácticas que versan sobre lo que se denomina “desarrollo”, en estos proyectos se refiere entonces precisamente a estar vinculadas con la ejecución de acciones que puedan ser evaluadas como de bajo impacto social y/o ambiental directo y/o indirecto; siendo el impacto en este caso definido como una externalidad negativa o un riesgo de que aquella ocurra.

Según expresara un representante del BIRF en un documento elaborado para el proyecto de la RP3,

(...) la financiación de proyectos de infraestructura de transporte por parte del Banco Mundial ha evolucionado de un enfoque principalmente centrado en los aspectos de ingeniería hacia un enfoque más holístico y que actualmente se articula con la agenda de crecimiento verde e inclusivo (...) Esto se da en un marco donde la profundización de la sostenibilidad ambiental y social de los sistemas de infraestructura ha cobrado vital importancia. Las inversiones ya no son evaluadas en formas aisladas sino que forman parte de un contexto de ordenamiento territorial donde la institucionalización de la cuestión ambiental y el desarrollo de conciencia ambiental se han convertido

en aspectos centrales. A través de sus políticas operacionales, el Banco Mundial promueve la conservación de los hábitats naturales en los proyectos que financia en diferentes países (ProYungas, 2012:6).

Vale apuntar que la incorporación de la dimensión ambiental en este proyecto particular de infraestructura vial fue particularmente enfatizada debido a la intersección de aquél con otros programas en los que intervenía el BM en el mismo espacio y que estaban orientados a la ejecución de intervenciones para la conservación de la biodiversidad en la región del Gran Chaco. En concreto esos programas son: a) “Proyecto de gestión sostenible de los recursos naturales”, orientado a promover formas de gestión “sostenible” y “eficiente” de los recursos forestales y preservar la biodiversidad en áreas protegidas y paisajes boscosos (Banco Mundial, s/d); y b) “Corredores Rurales y Conservación de la Biodiversidad”, proyecto GEF<sup>4</sup> cuyo objetivo se orienta a crear y/o fortalecer áreas protegidas y corredores de conservación (Banco Mundial, 2011).

Cabe señalar asimismo que el área de influencia de la RP3 está incluida en los diseños de los denominados “Corredores de Biodiversidad del Chaco” o “Corredores de Conservación”, desarrollados tanto en el Plan Estratégico Territorial de la provincia (PET) como por parte de la Administración de Parques Nacionales (APN). Por un lado, el área de influencia del tramo de la ruta que es objeto del proyecto que aquí tomamos como caso es parte del “corredor piloto Parque Nacional Chaco - Interfluvio Teuco-Bermejo” diseñado por la APN; por otro lado, está el “Corredor de la Cuenca del Río Bermejo” que es parte del PET provincial y cuyo eje estructurador es precisamente la RP3. De hecho, el proyecto de la RP3 es parte componente de la estrategia territorial del Estado provincial para el Corredor de la Cuenca del Río Bermejo, la cual se orienta a la

[c]onformación de un corredor productivo, turístico y de conservación de recursos naturales (...) [cuya] finalidad es promover diversos procesos de desarrollo abordando de manera integrada la vasta complejidad de problemas socio-territoriales que concentran las localidades de las regiones Norte y Noroeste del Chaco (...) [La estrategia apunta a viabilizar] el uso adecuado de los recursos y el ambiente, posibilitando la máxima producción y utilización de los ecosistemas, garantizando la mínima degradación y promoviendo el desarrollo y la participación social (Subsecretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, 2013b:57).

Otro corredor es el denominado “Chaco-Pampa”, que se extiende desde el Parque Nacional Chaco hasta la región donde se localiza el Parque Provincial Pampa del Indio. Asimismo, el proyecto GEF “Corredores de Conservación en Paisajes Rurales” financiado por el BIRF apunta en esa misma dirección. El mapa que se presenta a continuación permite situar estas iniciativas en el espacio político-administrativo de la provincia.

A partir de este “escenario de proyectos articulados” –según el BM (ProYungas, 2012)- y en el marco del mismo financiamiento del BIRF se requirió la participación de actores que pudieran ser identificados como técnicos de saber experto<sup>5</sup> en conservación y biodiversidad, lo cual quedaría expresado en la participación de una ONG y de una universidad. En concreto, se elaboró un informe sobre conservación y obras viales específicamente realizado para esta intervención por parte de la Fundación ProYungas, y una línea de base sobre biodiversidad a cargo de la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE).

Todo esto confluía en que el proyecto de la RP3 comenzara a ser caracterizado en ciertos documentos como un proyecto de “diseño de un paisaje de conservación” o “diseño de un paisaje piloto” a partir de: a) la aplicación las líneas de acción recomendadas/requeridas por el BM, b) de los diseños de corredores de conservación tanto a nivel provincial como nacional (APN), y c) de la consecuente participación de expertos en conservación y biodiversidad, lo cual quedaba representado en los informes de la Fundación ProYungas y de la UNNE.

4. Global Environment Facility (en español Fondo para el Medioambiente Mundial). Un producto de la Cumbre de Río en 1992 fue la GEF, establecida por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Banco Mundial (BM) como una reserva multimillonaria para ser administrada por el BM, con proyectos de protección del medio ambiente y de la biodiversidad como una de sus obligaciones principales (Escobar, 2010).

5. El saber experto en lo que refiere a la dimensión técnica-ingenieril estuvo representado por las actividades de consultoría de grupo de especialistas de la Universidad Tecnológica Nacional que llevó a cabo los estudios que constituyeron el cuerpo de la EIA del proyecto de la RP3.



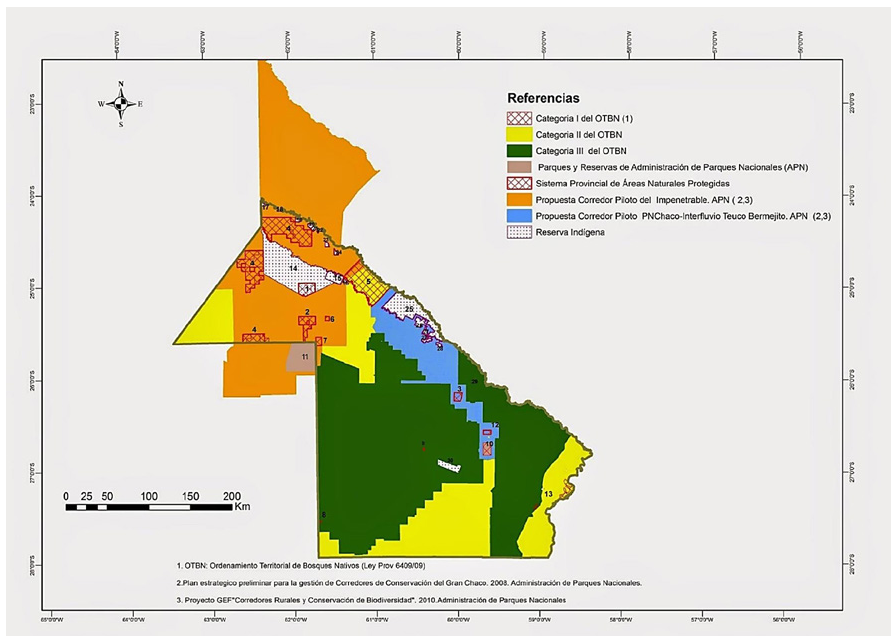


Figura 5. Corredores de conservación, áreas protegidas y OTBN de la Provincia de Chaco. Fuente: Publicado por Dirección de Fauna y Áreas Naturales Protegidas. <http://direcciondefauna.blogspot.com.ar/2014/07/plan-estrategico-de-conservacion-de-la.html> (12/08/2014).

En cuanto a la identificación de áreas de conservación vinculadas a la RP3, se identificó al área como prioritaria según el criterio “experto” y “autorizado” de las ONG “The Nature Conservancy”,<sup>6</sup> “BirdLife International”<sup>7</sup> y la Fundación Vida Silvestre Argentina en función de haber sido incluida total o parcialmente en inventarios sobre espacios prioritarios e conservación elaborados por aquellas (Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande, 2009b).

Cabe señalar respecto a la Ley de Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos de la Provincia de Chaco N°6409 (OTBN), que la traza del proyecto de la RP3 se encuentra en zonas categorizadas como “Verdes” y “Amarillas”,<sup>8</sup> aunque asimismo en su área de influencia se reconocieran zonas rojas como el Parque Provincial Pampa del Indio y el futuro Parque Nacional Impenetrable a ubicarse en el espacio correspondiente a la provincia de Chaco de la estancia La Fidelidad.

Las actividades y procesos que se identifican como amenazas para la conservación de la biodiversidad en la región en la que se sitúa el proyecto de la RP3 son: fragmentación y reducción del hábitat, particularmente en las zonas aptas para la agricultura y la ganadería extensiva; la explotación forestal y la caza (Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande, 2009a; ProYungas, 2012; Boyeras, s/d). El avance de la frontera agropecuaria y los desmontes asociados a la misma, son reconocidos como el proceso que representa la mayor amenaza para la conservación de la biodiversidad (Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande, 2009a) en lo que refiere a la región chaqueña en su conjunto. La presencia de infraestructura vial y su extensión es evaluada como factor de cambio en los usos de la tierra. Sin embargo, el criterio que se sigue para la evaluación de procesos económico-territoriales de la relación infraestructura vial-avance de la frontera agropecuaria lleva a argumentos como el siguiente:

(...) se podría deducir que la red vial acompaña el proceso de cambio de uso de la tierra. En una primera etapa, las rutas concentran la transformación que ocurre en el área, pero luego los que condicionan/acompañan el avance de la frontera agrícola son los caminos vecinales. Las rutas instaladas desde épocas tempranas, permiten el primer avance, pero luego los caminos consolidados son los que trazan la red entre rutas y permiten el acceso para nuevas áreas productivas. Además de la simple apertura de caminos, hay que analizar factores ambientales, topográficos, etc. que

6. The Nature Conservancy es un ONG de presencia global fundada en 1951 en Estados Unidos. [www.nature.org](http://www.nature.org).

7. ONG que funciona como una federación de ONG en protección de aves [www.birdlife.org](http://www.birdlife.org). En Argentina funciona en asociación con la ONG “Aves Argentinas” [www.avesargentinas.org.ar](http://www.avesargentinas.org.ar).

8. La Ley de Bosques Nativos define las categorías de ordenamiento de la forma siguiente: a) Categoría I (rojo): bosques de muy alto valor de conservación que no deben transformarse, comprendiendo áreas que por sus ubicaciones relativas a reservas, su valor de conectividad, la presencia de valores biológicos sobresalientes y/o la protección de cuencas que ejercen, ameritan su persistencia como bosque a perpetuidad. b) Categoría II (amarillo): bosques de mediano valor de conservación, que no deben transformarse y, que aún degradados, con la implementación de actividades de restauración pueden tener un valor alto de conservación. c) Categoría III (verde): bosques de bajo valor de conservación que pueden transformarse parcialmente, dentro de los criterios de la presente ley.

condicionan también el cambio. Analizando la situación a escala de la Provincia de Chaco, y considerando las características ambientales y productivas de las distintas Sub-regiones, podría pensarse que la red caminera podría colaborar o promover el avance de la frontera agrícola, en las Sub-regiones del sur de la provincia, por ejemplo en los departamentos vinculados a la localidad de Charata. Sin embargo, en Sub-regiones donde la agricultura no es la principal actividad productiva, la apertura o reparación de caminos, probablemente no se vincule a un avance significativo de la frontera agrícola. En algunos casos como en las áreas aledañas a la RP N° 3 la mayor accesibilidad podrá eventualmente reactivar espacios desmontados en el pasado, que actualmente se encuentran en distintos niveles de sucesión forestal a partir de su abandono, aunque gran parte del área de influencia de esta ruta muy probablemente se mantendrá sin cambios importantes de la cobertura forestal (ProYungas, 2012: 118).

Argumento que parece seguir una lógica según la que lo determinante del proceso cambio de uso de la tierra son las condiciones geográficas, topográficas, edáficas y climáticas para la producción en la sub-unidad ambiental que se evalúa; y donde la racionalidad que se expresa en los modelos de percepción y uso de los bienes naturales que se identifican con las prácticas de los diversos actores del agronegocio –para el tiempo y región del caso que nos ocupa- y la optimización de condiciones que favorezcan nuevos procesos de acumulación parecen no tener lugar. Evidentemente las características geográficas, topográficas, edáficas y agro-climáticas constituyen condiciones que favorecen o limitan la explotación agrícola y/o ganadera de un espacio. Al respecto, al caracterizar socialmente el área, se plantea que, tal como expresa la cita previa, si bien la infraestructura vial no implica necesariamente cambios en los usos de la tierra de forma directa, el área de influencia de la RP3 está sujeta a usos que modifican el paisaje a gran escala: por un lado, la producción de soja hacia la zona de la localidad de Juan José Castelli principalmente, aunque hacia la localidad de Presidencia Roca se encuentra el complejo agroindustrial perteneciente a la Corporación América en el que las prácticas asociadas a la lógica del agronegocio al momento de realizarse el trabajo de campo (2014) estaban presentes de forma paradigmática (ver Gómez, 2013; Biocca, 2015; Zorzoli, 2016); y por otro lado, “los usos vinculados a las comunidades aborígenes, entre los que se destacan la actividad ganadera extensiva, la agricultura localizada de subsistencia y la explotación forestal selectiva” (ProYungas, 2012: 126). Las prácticas económicas indígenas, campesinas y criollas son identificadas entonces como las responsables de la degradación generalizada del paisaje aledaño a la ruta simplemente por su presencia histórica, ya que, según se plantea, a pesar de ser moderadas son de larga data y en ese transcurrir han modificado el “paisaje natural” (ProYungas, 2012). Por último, se considera que las áreas ocupadas por comunidades indígenas y criollos son las que menor posibilidad tienen de ser modificadas a gran escala por los usos productivos debido a la falta de tecnología y de capital para invertir (ProYungas, 2012).

Finalmente, como estrategia de conservación y desarrollo el “diseño de paisaje piloto” responde a un modelo de zonificación del área de influencia de la ruta distinguiendo áreas de “alta valoración ambiental” y promoviendo precisamente la puesta en valor de esas áreas fundamentalmente en relación a su promoción turística (a través de la generación de cartelera alusiva a la región en la que el visitante está inmerso para promover un mayor conocimiento por parte de la sociedad, la colocación de “pasafaunas” en el área de la ruta, la regulación de los usos de la tierra en las áreas de amortiguación vinculadas a los espacios de conservación). Las áreas a valorizar según el informe son:

- » Parque Provincial Pampa del Indio: área natural protegida y administrada por el Estado provincial. Se propone valorizarla en tanto punto de visita turístico.

- » Villa Río Bermejito: se propone no modificar el área lindante a las riberas del río y la reserva indígena del Interfluvio es representada como espacio de conservación asociado a las prácticas indígenas. Se propone valorizar ambos espacios como opciones para el turismo rural o eco-turismo.
- » Conservación privada - Estancia La Leonor: ha sido declarada Área de Importancia para la Conservación de las Aves (AICAS) y “Reserva Natural y Área Especialmente Protegida”, siendo una de las reservas privadas más extensas del país. En la actualidad pertenece a Estancia y Cabaña Las Lilas.
- » La Fidelidad: la sección correspondiente a la jurisdicción de la Provincia del Chaco fue declarada área protegida y está en proceso de constituirse como Parque Nacional y destino eco-turístico.
- » Contexto boscoso de la RP3: el OTBN provincial sería una medida de conservación autónoma en relación a este espacio.

## Percepciones locales de la ruta

El proyecto de pavimentación de este tramo de la RP3 fue bien recibido por la comunidad en general. En lo que respecta a los pequeños productores criollos y campesinos tres aspectos surgieron a lo largo de las entrevistas realizadas como potencialmente beneficiosos. En primer lugar, el acceso a los centros de salud ubicados en las localidades más cercanas a partir de la posibilidad de poder transitar la ruta bajo condiciones climáticas en las que antes no lo era. Además de reducir los tiempos de viaje ante una emergencia, bajo condiciones de lluvia resultaba casi imposible transitar ese segmento. En segundo lugar, se señaló que el pavimento permite tener una mayor seguridad o previsibilidad en cuanto a sacar la producción del campo. Esto es, tanto por la conservación del producto como por los costos del transporte permite organizar la venta y distribución de la producción con una mayor previsibilidad en lo que tiene que ver con la distribución de lo producido y la coordinación de estrategias de comercialización conjunta. En tercer lugar, y en relación a lo anterior, también en torno a la ruta pavimentada se proyectan estrategias de comercialización a partir del mayor flujo de usuarios y la mayor previsibilidad de tránsito.

Pudimos experimentar con la ruta 3. Los campesinos se sienten más seguros por muchas razones. Cuando uno habla de vida, parece que todo es lindo. Pero por ahí hay enfermedades que mucha gente del campo no llegó al pueblo porque no hubo ruta. Especialmente los días de lluvia. Uno. Dos, es más fácil sacar la producción en tiempo y forma. Tres, la ruta te sirve para armar grandes galpones para venta o vender sobre la ruta. Su tuvo una experiencia el año pasado que un productor quedó sobre la ruta y nunca podía vender todo y esa vez vendió hasta lo que no tenía. (Productor y dirigente criollo. Pampa del Indio, Julio 2014).

Ahora, el encadenamiento del asfalto para el desarrollo, eso sí beneficia a todos, al chiquito, al grande porque de alguna manera le posibilita sacar su producto antes. Capaz que tenían producto y no lo podían sacar porque acá a 20km no podía entrar el camión. El camión llegaba hasta acá [por zona urbana de Pampa del Indio]. Y hoy ya puede, digamos de Bermejito, esos 10 km que están los productores, pueden sacar sobre la ruta. Eso es un beneficio para distintos sectores. (Entrevista a productor y dirigente criollo. Paraje Santa Rita, Julio 2014).

Si bien esos tres aspectos –mayor accesibilidad a centros de salud; mejoramiento de las condiciones logísticas para la producción; mayor flujo de transporte, mayor constancia del mismo y mayores oportunidades de venta potenciales- son percibidos positivamente como un mejoramiento en las condiciones de existencia, también se reconoce que los beneficios no son tales para todo el conjunto de actores de la región. En este sentido,

por un lado se han señalado e identificado beneficios en relación a los usos del espacio presentes y proyectados de los pequeños productores criollos y campesinos en torno a la pavimentación de la ruta y las expectativas de mejora en relación a las dimensiones producción y comercialización. Pero por otro lado, al identificar otros usos de espacio que representan otros actores como empresas y/o grandes productores, se explicitan procesos que dan lugar o pueden dar lugar a conflictos entre una territorialidad y otra, no en torno al uso del pavimento sino a las formas de territorialización respectivos en el marco de una matriz general de relaciones de poder que ha subordinado históricamente a los sujetos que son descriptos como pobres rurales en general.

En efecto, según hemos identificado es un espacio con una importante diversidad de actores donde: a) se registra una alta presencia de comunidades Qom, campesinos y pequeños productores criollos; y b) se han registrado conflictos por el usufructo y/o control del mismo espacio y/o recurso con empresas y/o productores de escala significativa de perfil ganadero, agrícola y/o agroindustrial. A saber:

- » Desmontes: en relación a esta cuestión se presentan dos situaciones según se trate de explotaciones orientadas a la actividad ganadera o a la actividad agrícola. En lo que respecta al primer caso, las grandes explotaciones ganaderas de la zona presentan situaciones en relación a la deforestación que van desde los denominados esquemas silvopastoriles o de desmonte selectivo a procesos más significativos de desmonte y la introducción de pasturas. En lo que respecta a los patrones de desmonte asociadas a la actividad agrícola, el caso está representado por la estancia Don Panos; empresa agroindustrial que cuenta con 42.000 hectáreas de extensión, siendo ésta ampliamente mayor si se considera que pertenece a UnitecAgro,<sup>9</sup> abarcando 150.000 hectáreas aproximadamente a lo largo de ambas márgenes del río Bermejo (provincias de Chaco y Formosa). Según informes de la REDAF (s/d), GeenPeace (s/d) y entrevistas realizadas, desde su instalación se registran conflictos ambientales; primero en torno a los masivos desmontes realizados por la empresa violando los marcos regulatorios para el manejo del monte<sup>10</sup>, y luego a partir del uso de agrotóxicos y de las fumigaciones aéreas y terrestres (Biocca, 2015; Gómez, 2013; Zorzoli, 2016).
- » Fumigaciones: de forma asociada principalmente a la empresa señalada se ha registrado cierto incremento en los conflictos y denuncias por fumigaciones con agroquímicos, los cuales “fundieron” los cultivos para venta y para autoabastecimiento, provocaron mortandad en los animales que criaban pequeños productores criollos e indígenas con tierras lindantes a Don Panos, pérdida de abejas para producción apícola, contaminación fuentes de agua y afectaron negativamente la misma salud de los pobladores. Según nos expresaba un dirigente de una de las organizaciones campesinas con presencia en el espacio en cuestión

Y lo que afectó muchísimo es la compra de la empresa Don Panos, donde ellos hicieron lo mismo, fueron comprando terrenos y hoy afectan con las fumigaciones. Con avionetas, mosquito (...) Hoy por ejemplo hay familias que han perdido más de la mitad de su producción. Las plantas frutales se secaron. Y lo que es alimento para el ganado, como que las plantitas se empiezan a secar. En ese estado queda, te riegan hoy y mañana te queda en esas condiciones. Y si el animal te come, se muere. Hasta una escuela fue fumigada, como si fuese nada. La directora le metió a los chicos adentro porque dice que si no le caía el veneno sobre los chicos. (Entrevista a dirigente campesino, Pampa del Indio, julio 2014.)

- » Cercamientos: nos referimos con este concepto a las prácticas de control y uso excluyente de un espacio previamente usufructuado por distintos actores para obtener/ producir recursos (agua, leña, frutos, caza, pesca), para la práctica de ganadería de monte y/o transitar. En este sentido, se han registrado conflictos a raíz del estricto

9. UnitecAgro pertenece es parte de la Corporación América, la cual es un holding trasnacional que administra aeropuertos (53 aeropuertos en Latinoamérica y Europa); un banco de Armenia y tiene la concesión de los servicios postales de dicho país; energía, por un lado bio-diésel, contando con una planta para la producción del mismo en la provincia de Santa Fe, y por otro lado, exploración y producción de hidrocarburos en Latinoamérica; infraestructura, siendo concesionario de más de 1200 kilómetros de rutas en Argentina y constructor de obras viales, pistas de aterrizaje y terminales aeroportuarias; tecnología, siendo la primera empresa argentina en producción de semiconductores; agroindustria, contando con más de 100.000 hectáreas dedicadas a la producción agroindustrial con aplicación de tecnología de punta. Fuente: [www.corporacionamerica.com](http://www.corporacionamerica.com).

10. A poco de instalarse se desmontaron aproximadamente 5000 hectáreas de monte en las estancias La Surpina y Don Panos (GreenPeace, s/d; REDAF s/d), espacio que constituía parte de las estrategias de reproducción de los pobladores de los parajes lindantes (Campo Medina y Campo Nuevo) en tanto allí se proveían de leña, alimentos y recursos para la vida cotidiana. Una parte significativa de esos desmontes no contaban con permisos para ello. Cuando los había, se verificaron desmontes en superficies de mayor tamaño a lo permitido y en áreas no autorizadas, como también el no-cumplimiento de la reforestación exigida. Asimismo, se quemaron las toneladas de árboles desmontados sin que se realizara un aprovechamiento de los recursos forestales extraídos.

control, vigilancia territorial y restricción de ingreso que ejercen empresas sobre espacios que, si bien ya eran de propiedad privada (en muchos casos de pequeños productores criollos que vendieron sus lotes), también eran utilizados por las comunidades cercanas para proveerse de recursos del monte y del río. No se trata solo del alambrado de lotes sino de la presencia de grupos de seguridad privada para garantizar la exclusividad de uso. En este sentido, estas prácticas de control y vigilancia territorial se expresaron como cercamientos de espacios y recursos (Biocca, 2015; Gómez, 2013).

- » Concentración de la tierra: tanto en el caso de las explotaciones ganaderas de medianas a grandes como en el de Don Panos, han incrementado la escala de explotación a partir de la compra progresiva de tierras a pequeños productores familiares y campesinos dedicados históricamente al cultivo del algodón y actualmente, en mayor o menor grado, a cultivos de autoconsumo, hortalizas para comercializar, ganadería mayor y menor a pequeña escala.<sup>11</sup>

En primer lugar, interesa resaltar al respecto que en los documentos asociados al proyecto ninguna de estas cuestiones es enunciada de forma puntal aunque ya se manifestaban al momento de diseño y ejecución del proyecto de la RP3, incluso habiendo sido realizadas denuncias penales relativas a las consecuencias de las fumigaciones que practicaba Don Panos por ejemplo (ver al respecto Aranda, 2011; Biocca, 2015). En segundo lugar, el marco en el que este tipo de conflictos se inscribe se configura en el proceso de territorialización de modos de usufructo del espacio y de los recursos que en su progresiva espacialización inhiben las formas de producción y reproducción de pequeños productores, campesinos e indígenas, siendo así incompatibles en la convivencia a escala local (Domínguez, 2009). Cuando no media un desalojo directo asociado a formas de tenencia precaria de la tierra, estos fenómenos pueden ser igualmente interpretados como “desalojos en sentido amplio” (Mioni, Godoy Garraza y Alcoba, 2013) ya sea por la degradación ambiental de los entornos en los que viven y producen; por los efectos de las fumigaciones con agro-químicos en tanto ha habido casos de pérdida de cultivos tanto para autoconsumo como para comercializar, mortandad de animales por envenenamiento, y afectación de la salud de poblaciones lindantes a establecimientos que realiza este tipo de prácticas para el control de malezas y plagas; por la alteración de las formas de convivencia en la territorialización de usos excluyentes del espacio y los recursos, cuyo acceso, control y distribución estaba regulado por prácticas consuetudinarias; por las asimetrías en relación a la disponibilidad capital, recursos y posibilidad de su acumulación; por el poder relativo para interpelar a otros actores de la sociedad y establecer alianzas estratégicas con aquellos para legitimar su intencionalidad (especialmente en lo que refiere al ámbito político y judicial). Esta conflictualidad excede así al productor en tanto individuo y a la tierra en tanto unidad de explotación agropecuaria ya que su resolución no se halla tanto en un resultado positivo para la sumatoria de casos puntuales sino más bien en la materialización en el espacio de formas de acceso, control y distribución de los recursos que garanticen la reproducción y la proyección de los sujetos allí presentes, no solo en términos físicos, sino territoriales. Es la cohesión en términos de usufructo del espacio y los recursos la condición de posibilidad para el permanecer y proyectar de estos sujetos. Es decir, las situaciones de desplazamiento de campesinos e indígenas asociadas a las prácticas que caracterizan a la matriz productiva hegemónica configuran un espacio fragmentado en cuanto a las lógicas de uso, control y distribución de los recursos; lo cual expresa límites a la posibilidad coexistencia a escala local por los señalados efectos de unas prácticas por sobre otras, planteando así una problemática en términos territoriales en tanto lo que está en disputa es el mundo de vida de estos sujetos (Domínguez, 2009). En esa línea, varios de los informes realizados por la Red Agroforestal del Chaco (REDAF) concluyen que la raíz de los conflictos a nivel regional se encuentra en la disputa por el uso y control del espacio territorial, a partir de la imposición de una cultura sobre

11. En el caso de Don Panos, por ejemplo, en primer lugar adquirió una gran cantidad de tierra pública y luego adquirió lotes de menor escala pertenecientes a medianos y pequeños productores algodoneeros ubicados en espacios lindantes a aquellos en los que se había instalado en un primer momento (Biocca, 2015; Slutzky, 2011).

otra: por un lado la del agronegocio, donde la tierra es un espacio precisamente para hacer negocios, y por el otro la de campesinos e indígenas, donde la tierra constituye un espacio de vida (REDAF, 2009, 2010 y 2013). En tercer lugar y de forma asociada a lo anterior, las dinámicas territoriales a las que dan lugar los procesos de avance de la frontera agraria resultan de la pugna que involucra al conjunto de los actores presentes por realizar formas de organizar las prácticas de acceso, apropiación, distribución y control de los recursos de un modo en que la expresión espacial de ellas dé lugar a una configuración en la que se verifiquen tanto las condiciones para la reproducción material de sus intereses como para su proyección en el tiempo. En este sentido, en cuarto lugar, y a modo de introducir la discusión final, la visión que cada actor expresa en torno a lo que es y no es deseable, a lo que es y no es desarrollo, y a cómo se valoran los recursos y el ambiente, dialoga, disputa, negocia y confronta otras visiones según cómo se organiza el poder entre ellas. Cada una constituye un modo de comprensión o lectura particular de la realidad a través de la cual se actúa por realizarse en función de la intencionalidad que expresan. En el caso de la RP3, por un lado hemos visto que la visión de desarrollo y sustentabilidad se orientó en la asignación de estándares ambientales a un proyecto en principio orientado al desarrollo económico-productivo, y por otro lado, en estrategias de puesta en valor de la naturaleza. Sin embargo, parafraseando a Leff (2006), entendemos que ni la asignación de normas ecológicas a la economía ni la valorización económica de la naturaleza resuelven la problemática territorial que se expresa en las situaciones que hemos reseñado.

## Discusión final y líneas de trabajo

En el recorrido propuesto en los apartados previos reconocimos, en primer lugar, que tanto en relación a los niveles de diseño y ejecución como a los de producción de espacio, existe un gradiente de escalas:

a) A nivel de producción de espacio, hemos visto que a escala regional uno de los objetivos principales del proyecto de infraestructura vial de la RP3 se orienta a la reducción de rigideces espaciales y optimizar las condiciones para la inversión de capital, principalmente a través de la reducción de costos de transporte. El cierre de la malla de rutas pavimentadas a nivel regional en conexión con los corredores bioceánicos es lo que daría lugar a un crecimiento del flujo de transportes a través de la conexión permanente que representa el pavimento, lo cual expresaría y promovería un aumento en el nivel de actividad económica en el área de influencia al verse sin limitaciones asociadas a las vías de comunicación y optimizadas las condiciones de transporte y circulación; conectándose así principalmente espacios de producción agropecuaria y forestal y áreas consideradas con potencial turístico, con centros de consumo y puertos de exportación. A escala local los beneficios que se señalan en los informes vinculados a esta intervención de desarrollo son: reducción de los costos de producción por ajustes de los costos de comercialización (fletes principalmente); ventas de mayor volumen, consecuente aumento de los ingresos, y posibilidad de excedente económico que genere capacidad de acceder al crédito para realizar “inversiones necesarias”; lo cual resultaría funcional y necesario en términos del posible efecto positivo también enunciado sobre afianzar la radicación de la familia en el medio rural, de revertir tanto el proceso de empobrecimiento de las explotaciones familiares medianas y pequeñas como de migración hacia los centros urbanos. Esa es la bitácora del desarrollo para los sujetos locales. Esto es, construcción del sujeto presente y futuro: el presente por no tener excedentes y por no acceder al crédito, no puede hacer las inversiones necesarias, lo cual indica ineficiencia; individualiza en un tipo de sujeto y en sus prácticas asociadas la responsabilidad por ser pobre o improductivo; por el contrario, la posibilidad de tener un excedente lo normaliza y la posibilidad de acceder al crédito lo hace un sujeto “racional” que

procura invertir para maximizar. En definitiva esa es la práctica promovida, o al menos, la práctica lógica según los modelos de lo racional que justifican la propia práctica de instituciones, diseñadores, técnicos y financiadores de tales proyectos.

b) A nivel de diseño y ejecución, esta escala va desde los organismos multilaterales hasta ONG y organizaciones de la sociedad civil en la escala más local. Concretamente, en virtud de la relevancia que los conflictos territoriales y ambientales han adquirido en el marco del despliegue de actividades extractivas en ecosistemas sensibles, la cuestión ambiental ha sido incorporada tanto en las agendas públicas globales, nacionales y provinciales a partir del diseño de intervenciones orientadas a la conservación ambiental y al “desarrollo sustentable”. Hemos identificado que en la misma área de intervención del proyecto de infraestructura vial de la RP3 se encontraban en ejecución proyectos de conservación diseñados por la GEF, que al igual que el BIRF, es parte del Grupo Banco Mundial. De este modo, tanto por los marcos de referencia para la acción (manuales, políticas operativas y prácticas institucionalizadas) del BIRF como por la intersección de una intervención en infraestructura con otras en conservación con financiamiento de la GEF, en torno a los procesos de diseño y ejecución de la RP3 se debió generar cierto tipo de información específica y diseñar acciones particulares para la ejecución del proyecto. Nos referimos en particular a que se requirió la participación de actores que pudieran ser identificados como técnicos de saber experto en conservación y biodiversidad, lo cual quedó expresado en la participación de una ONG y de una universidad. A través de esta trama institucional que va desde el BM, atraviesa los distintos niveles del Estado (central, provincial, municipal) e involucra ONG y universidades, circulan sentidos y prácticas encarnadas en las acciones que técnicos y expertos ejecutan como actividad profesional en la red que conforman esas instituciones; a través de la cual el desarrollo tal como lo hemos conceptualizado se desenvuelve.

En segundo lugar, los efectos proyectados a nivel local y de uso cotidiano del pavimento que se anuncian, se refieren al acceso a la salud y educación al ser posible la transitabilidad del tramo bajo situaciones climáticas en las que antes no lo era. En este punto, hemos visto que el proyecto de la RP3 fue bien recibido por la comunidad en general, reconociendo expectativas por parte de los pequeños productores criollos y campesinos en torno a las posibilidades de mayor accesibilidad a centros de salud; mejoramiento de las condiciones logísticas para la producción y para proyectar estrategias de comercialización. Entiendo que la distribución del poder y la configuración de las relaciones entre quienes en un espacio viven, producen y existen resultan insoslayables para comprender las especificidades que adquiere o puede adquirir la configuración de un territorio ante una intervención de desarrollo de infraestructura. En ese sentido, el mejoramiento en algún aspecto de las condiciones de existencia en tanto objetivo de desarrollo que se enuncie en algún nivel, se da sin modificar la matriz general de relaciones de poder que ha subordinado históricamente a los sujetos que son descriptos precisamente como pobres rurales. Así, el desarrollo como realidad materializada en algún punto luego de una intervención no se trata tanto de los usos particulares que se hagan o proyecten de un objeto de infraestructura en un espacio particular, sino de la configuración espacial que modelan las relaciones de poder entre los actores presentes en un mismo espacio; lo cual está asociado a la producción de territorios en tanto las intervenciones de desarrollo expresan intencionalidades que en su interacción con otras y según la distribución del poder entre los sujetos en las que aquellas se corporizan, generan condiciones para modelar en determinada dirección espacios que adquieren características particulares.

Cabe retomar y recordar lo que Mançano Fernandes plantea en relación a las intencionalidades y los territorios para avanzar en la discusión:

La intencionalidad es un modo de comprensión que un grupo, una nación, una clase social o hasta una persona incluso, utiliza para poder realizarse, es decir, materializarse en el espacio (...) La intencionalidad es una visión de mundo, amplia, pero una, es siempre una forma, un modo de ser, de existir. Se constituye en una identidad. Por esta condición, requiere delimitarse para poder diferenciarse y ser identificada. Y de esa manera construye una lectura parcial del espacio que es presentada como totalidad (...) la multidimensionalidad del espacio es restringida al ser delimitada por la determinación de la intencionalidad. En otras palabras la parte es transformada en todo y el todo es transformado en parte. Eso significa que el espacio ahora pasa a ser comprendido según la intencionalidad de la relación social que lo creó. Es, entonces, reducido a una representación unidimensional y la visión que lo creó, a pesar de ser parcial, es expandida como representación de la multidimensionalidad. La relación social en su intencionalidad crea una determinada lectura del espacio, que conforme al campo de fuerzas en disputa puede ser dominante o no. Y así, se crean diferentes lecturas socioespaciales. (Mançano Fernandes, 2005: s/d. Resaltado original).

Ahora bien, si cada intencionalidad es una lectura de la realidad y del espacio que parcializa a ambos en un movimiento a través del que esa parcialización se presenta o posiciona como más o menos legítima, real o deseable según la distribución del poder en un campo particular de relaciones sociales ¿qué tipo de lectura se expresa en el proyecto de la RP3 en tanto diseño de las cartografías de la práctica para hacer presente la ausencia enunciada según aquella lectura y, así, propuesta como objeto de desarrollo y conservación? Por un lado hemos visto que en tanto objetivo de desarrollo socio-económico existe una construcción del sujeto presente y futuro, el cual a partir del mejoramiento de la infraestructura, la reducción de costos de transporte y una potencial mayor demanda estará en condiciones de realizar mayores ventas, alcanzar un excedente, invertir en tecnología y maquinaria y/o acceder al crédito, etc.; en definitiva, de iniciar un proceso de acumulación sostenido en su unidad económica según un modelo empresarial hegemónico. Por otro lado, la conservación aparece asociada a la implementación de una estrategia de zonificación en tanto control de los usos del espacio y de los bienes naturales. Es decir, a restringir ciertas actividades productivas en ciertas áreas. La cuestión aquí es qué tipo de relación sociedad-naturaleza expresan en sus prácticas los distintos actores en un espacio particular. Según entendemos, lo ambiental de tales proyectos de conservación pasa por vaciar el espacio de gente. Esto es, se infiere que es la actividad humana la que degrada en tanto el desarrollo o el progreso o el crecimiento son productividad en clave cuantitativa, y otras formas de uso del espacio, de apropiación de los recursos, de producción que han estado presentes históricamente son negadas. Entiendo que es precisamente la presencia histórica de esas otras territorialidades, de esas otras intencionalidades la que ha producido un espacio sobre el que hoy se diseñan y proyectan intervenciones de desarrollo y conservación. No pretendo afirmar de ningún modo que en las comunidades rurales de presencia histórica haya algo así como un “carácter conservacionista”, más bien pretendo plantear que precisamente los sentidos hegemónicos que componen la semántica del desarrollo expresan una intencionalidad que niega otras posibilidades, niega otros mundos de vida u otras formas de existir al asimilar a toda actividad productiva los resultados en términos de degradación ambiental a los que ha dado lugar la lógica de uso del espacio y apropiación de la naturaleza que la ha caracterizado históricamente. Conservar así es controlar a nivel de ausencia la relación sociedad-naturaleza si entendemos que esta es validada como productiva al separar ambos elementos de la relación en términos de dominio del primero sobre la segunda como indicador de progreso y desarrollo. En este sentido y en este caso, la conservación se articula al desarrollo en tanto naturaleza producida para su consumo como experiencia, fundamentalmente a través del turismo. Es la producción del espacio conservado, el control del mismo y de sus usos en términos



de ausencia de actividades productivas lo que conservación significa en el marco de intervenciones de desarrollo como la que hemos tomado como caso.

Tomando las consideraciones anteriores como puntos de llegada provisorios y, al mismo tiempo, como nuevos puntos de partida, algunas hipótesis de trabajo a futuro parten de la idea de que subyace a las intervenciones de conservación y desarrollo sustentable en la región del Gran Chaco una lógica que a) por un lado soslaya como válidas otras racionalidades presentes históricamente en el territorio que es objeto de programas y proyectos y que han asegurado un equilibrio en términos de sustentabilidad del ecosistema durante largo tiempo, y que por otro lado, b) se nutre de la misma matriz de racionalidad en lo que refiere a la relación sociedad-naturaleza que caracteriza a los modelos de desarrollo económico que han dado lugar a la incorporación de la problemática ambiental en las agendas públicas. En esa línea, algunos interrogantes para continuar trabajando son: ¿Qué usos del espacio se promueven y cuáles se clausuran en las intervenciones de conservación y desarrollo sustentable? ¿Cómo se construye y significa a la naturaleza en esas intervenciones? ¿Cómo y bajo qué formas son integrados los intereses y valores de las poblaciones históricamente arraigadas en áreas donde se ejecutan esas intervenciones? ¿Cómo se encuentran mediatizados esos intereses y valores a través de los distintos niveles de diseño y ejecución de las intervenciones considerando las desigualdades entre los actores en términos intencionalidad y distribución del poder?

## Agradecimientos

Al Grupo de Ecología Política, Comunidades y Derechos (GEPCyD), espacio en el que trabajé 5 años y en el marco del cual realicé el trabajo de campo para la investigación parte de cuyos resultados se presentan en parte en el presente artículo. A los evaluadores por sus valiosos comentarios.

## Bibliografía

- » ARANDA, Darío (2011) La lluvia es un agrotóxico. *Página 12*. 24 de Enero de 2011. Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-161022-2011-01-24.html> (18/04/2017).
- » BANCO MUNDIAL (2011) *Corredores Rurales y Conservación de la Biodiversidad. Documento de Información sobre el proyecto*. Disponible en: [http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2012/07/17/000020953\\_20120717093035/Rendered/PDF/AB6139oPIDoSPoARGocorredoresorurales.pdf](http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2012/07/17/000020953_20120717093035/Rendered/PDF/AB6139oPIDoSPoARGocorredoresorurales.pdf) (17/08/2015).
- » BANCO MUNDIAL (2012) *Conservación y desarrollo viajan juntos en el norte de Argentina*. Artículo de difusión disponible en: <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2012/08/02/conservacion-y-desarrollo-viajan-juntos-en-el-norte-de-argentina> (Consultado el 17/03/2015).
- » BANCO MUNDIAL (s/d) *Resumen del proyecto Gestión Sostenible de Recursos Naturales en Argentina*. Sitio web del Banco Mundial. Referencia: <http://projects.bancomundial.org/P100806/ar-sustainable-natural-resources-management-formerly-sustainable-forestry-development?lang=es> (05/01/2017).
- » BIOCCA, Mercedes (2015) *The Silences of Dispossession. The Dynamics of Agrarian Change and the Politics of Indigenous Peoples in Chaco, Argentina*. Tesis de Doctorado. University of Bergen.
- » BOYERAS, Mayra (s/d) Realizaron estudio sobre biodiversidad en Ruta del Chaco. En: *El Universitario* (revista digital de la UNNE). Disponible en: <http://eluniversitario.unne.edu.ar/ciencia37.html> (04/01/2017).
- » BRATICEVIC, Sergio (2013) Compresión espacial y arreglos institucionales. Expansión de la frontera productiva en el Chaco Central. En: *Temas Antropológicos*, V.35, N° 2, Universidad Autónoma de Yucatán, pp. 87-120.
- » BRODESOHN, Víctor; SLUTZKY, Daniel y VALENZUELA, Cristina (2009) *Dependencia interna y desarrollo: el caso del Chaco*. Resistencia, Librería de la Paz, pp. 197-221.
- » CARLINO, Alicia y VEIRAVÉ, Federico (2010) La formación de bloques subregionales: la provincia del Chaco y sus vínculos con los Estados del sur brasileño. En: *Ciclos*, Año XX, V. XIX, N° 37-38, Instituto de Investigaciones de historia económica y social, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, pp. 51-75.
- » CARRIZO, Silvina y SCHWEITZER, Mariana (2012) Transporte y energía en el Norte Argentino. La gestión de proyectos en la Provincia del Chaco. *XII Seminario Internacional RII Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio*. CEDEPLAR/UFMG. Belo Horizonte.
- » CARRIZO, Silvina y SCHWEITZER, Mariana (2014) La configuración geohistórica del territorio en la provincia del Chaco y los proyectos de transporte y energía en el siglo XXI. En *Estudios Socioterritoriales*. N°16, V.1 Centro de Investigaciones Geográficas, Universidad del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Disponible en: <http://www.scielo.org.ar/pdf/esso/v16n1/v16n1a06.pdf> (04/01/2017).
- » CECEÑA, Ana; AGUILAR, Paula y MOTTO, Carlos (2007) *Territorialidad de la dominación: La Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*.

Buenos Aires, Observatorio Latinoamericano de Geopolítica.

- » DOMÍNGUEZ, Diego (2009) *La lucha por la tierra en Argentina en los albores del Siglo XXI. La recreación del campesinado y de los pueblos originarios*. Tesis de Doctorado, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires (UBA).
- » ESCOBAR, Arturo (1998) *La invención del Tercer Mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Bogotá, Norma.
- » ESCOBAR, Arturo (2010) *Territorios de diferencia: lugar, movimiento, vida, redes*. Bogotá, Envión Editores.
- » GASPARRRI, Ignacio y GRAU, Ricardo (2009) Deforestation and fragmentation of Chaco Dry Forest in NW Argentina (1972-2007). En: *Forest Ecology and Management*. V. 258, Issue 6, pp.913-921.
- » GEPCyD - Grupo de Estudios sobre Ecología Política, Comunidades y Derechos (2008) Territorialidades en disputa. Un acercamiento a las transformaciones agrarias en la provincia del Chaco. V *Jornadas de Investigación y Debate "Trabajo, Propiedad y Tecnología en el Mundo Rural Argentino, Homenaje al Profesor Miguel Murmis*. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.
- » GIARRACCA, Norma y TEUBAL, Miguel (2010) Disputas por los territorios y recursos naturales: el modelo extractivo. *Revista ALASRU, Nueva Época*: 5, Asociación Latinoamericana de Sociología Rural, pp. 113 a 133.
- » GIARRACA, Norma y TEUBAL, Miguel (2013a) Introducción. En: GIARRACA, Norma y TEUBAL, Miguel (Comp.) *Actividades extractivas en expansión: ¿reprimarización de la economía argentina?* Buenos Aires, Antropofagia. Pp.9-18.
- » GIARRACCA, Norma y TEUBAL, Miguel (2013b) Las actividades extractivas en la Argentina. En: GIARRACA, Norma y TEUBAL, Miguel (Comp.). *Actividades extractivas en expansión: ¿reprimarización de la economía argentina?* Buenos Aires, Antropofagia. Pp. 19-44.
- » GÓMEZ, César (2013) *Entre la reproducción social y la reparación histórica. Las estrategias territoriales de las organizaciones indígenas en la provincia de Chaco*. Tesis de Maestría. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires.
- » GORDILLO, Gastón y LEGUIZAMON, Juan Martín (2002) *El río y la frontera. Movilizaciones aborígenes, obras públicas y Mercosur en el Pilcomayo*. Buenos Aires, Biblos.
- » GRAS, Carla y HERNÁNDEZ, Valeria (2013) Los pilares del modelo agribusiness y sus estilos empresariales. En: GRAS, Carla y HERNÁNDEZ, Valeria (Coords.) *El agro como negocio. Producción, sociedad y territorios en la globalización*. Buenos Aires, Biblos. Pp. 17-46.
- » GRAS, Carla y HERNÁNDEZ, Valeria (2016) *Radiografía del nuevo campo argentino. Del terrateniente al empresario trasnacional*. Buenos Aires, Siglo XXI.
- » GREENPEACE (s/d) *Desmontes S.A. Quiénes están detrás de la destrucción de los últimos bosques nativos de la Argentina. Parte I*. Disponible en: [http://www.greenpeace.org/argentina/Global/argentina/report/2006/10/desmontes-s-a.pdf\(04/07/2015\)](http://www.greenpeace.org/argentina/Global/argentina/report/2006/10/desmontes-s-a.pdf(04/07/2015)).
- » HARVEY, David (1988) *La condición de la Posmodernidad*. Buenos Aires, Amorrortu.
- » HARVEY, David (2006) Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual. En: *GeoBaireS. Cuadernos de Geografía*. Disponible en: <http://www.geobaires.geoamerica.org> (10 de marzo de 2014).

- » HARVEY, David (2007) *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid, Akal.
- » INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA-IIRSA (2000) *Comunicado de Brasilia*. Disponible en [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/comunicado\\_brasilia\\_esp.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/comunicado_brasilia_esp.pdf) (01/11/2014).
- » INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA-IIRSA (s/d) *Eje de Capricornio*. Disponible en: [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/lbog\\_seccion3\\_eje\\_capricornio.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lbog_seccion3_eje_capricornio.pdf)
- » LEFF, Enrique (2006) *La Ecología Política en América Latina. Un campo en construcción*. En: ALIMONDA, Héctor (comp.) *Los tormentos de la materia. Aportes para una Ecología Política Latinoamericana*. Buenos Aires, CLACSO. Pp. 21-40.
- » LEONI, María (1992) *Los comienzos del Chaco provincializado (1951-1955)*. Resistencia, Instituto de Investigaciones Geohistóricas-Conicet-Fundanord.
- » MANÇANO FERNANDES, Bernardo (2005) *Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais*. En: OSAL, Año 6, Nº 16, CLACSO, Buenos Aires, pp.273-283.
- » MANÇANO FERNANDES, Bernardo (2009) *Sobre a tipologia de territórios. Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos*. En: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO Eliseu Savério. *Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos*. São Paulo. Expressão Popular, pp. 197-215. Disponible en: [http://acciontierra.org/IMG/pdf/BERNARDO\\_TIPOLOGIA\\_DE\\_TERRITORIOS.pdf](http://acciontierra.org/IMG/pdf/BERNARDO_TIPOLOGIA_DE_TERRITORIOS.pdf) (04/01/2017).
- » McMICHAEL, Philip (2005) *Global development and the corporate food regime*. En: *New directions in the sociology of global development. Research in Rural Sociology and development*. Vol. 11. Amsterdam. Elsevier. Pp-269-303.
- » MIONI, Walter; GODOY GARRAZA, Gastón, y ALCOBA, Laura (2013) *Tierra sin mal. Aspectos Jurídicos e institucionales del acceso a la tierra en Salta*. Ediciones INTA. Argentina. Disponible en: [http://inta.gob.ar/sites/default/files/script-tmp-tierra\\_sin\\_mal\\_-\\_inta\\_region\\_noa.pdf](http://inta.gob.ar/sites/default/files/script-tmp-tierra_sin_mal_-_inta_region_noa.pdf) (05/01/2017).
- » MONTENEGRO, Jorge (2006) *Desenvolvimento em (des)construção: narrativas escalares sobre desenvolvimento territorial rural*. Tesis doctoral. Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia.
- » PENGUE, Walter (2004) *Producción agroexportadora e (in)seguridad alimentaria: El caso de la soja en Argentina*. En: *Revista Iberoamericana de Economía Ecológica* Vol. 1, Red Iberoamericana de Economía Ecológica, pp. 46-55.
- » PEREIRA, Hugo (2014) *Departamento de Concepción. La integración del despojo y la exclusión*. En: *Paraguay desde las Ciencias Sociales*, Nº4, Instituto de Estudios sobre América Latina y el Caribe. Universidad de Buenos Aires, pp. 69-93. Disponible en: <http://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/revistaparaguay/article/view/1752/1499> (05/01/2016).
- » PORTO GONÇALVES, Carlos Walter (2002) *Da geografia às geo-grafias: um mundo em busca de novas territorialidades*. En: CECEÑA, Ana y SADER, Emir. (Coord.) *La guerra infinita. Hegemonía y terror mundial*, CLACSO, Buenos Aires, pp.217-256. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20101018013328/11porto.pdf> (04/01/2017).
- » PROGRAMA DE DESARROLLO DE NORTE GRANDE (2010) *Perfil de proyecto propuesto al Banco Mundial. Componente Vial*. Disponible en: <http://www.ucpypfe.gov.ar/BirfPIVNG/PresentacionNG-BIRF-Vial.pdf> (17/08/2015).

- » PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL NORTE GRANDE (2010) *Marco de Gestión Social y Ambiental*. Disponible en: <http://www.ucpypfe.gov.ar/BirfPIVNG/MGAS-NG-Vial.pdf> (23/08/2015).
- » PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL NORTE GRANDE (2009a) *Estudio de Impacto Ambiental. Sub-proyecto Ruta Provincial Nº 3, tramo Pampa del Indio-Villa Río Bermejito*. Disponible en: <http://www.ucpypfe.gov.ar/BirfPIVNG-EIA.html> (12/08/2014).
- » PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL NORTE GRANDE (2009b) *Estudio de Impacto Ambiental. Sub-proyecto Ruta Provincial Nº 3, tramo Pampa del Indio-Villa Río Bermejito*. Informe complementario 8: Hábitats Naturales. Disponible en: <http://www.ucpypfe.gov.ar/BirfPIVNG-EIA.html> (17/08/2015).
- » PROYUNGAS (2012) *Bitácora: Los caminos del Chaco. Obras viales y paisajes de conservación*. Ediciones del Subtrópico. Tucumán. Disponible en: [http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2012/07/30/00020953\\_20120730140837/Rendered/PDF/715420WP0p12019800PUBLICooBitacoraoChaco.pdf](http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2012/07/30/00020953_20120730140837/Rendered/PDF/715420WP0p12019800PUBLICooBitacoraoChaco.pdf) (29/08/2015).
- » QUINTERO, Pablo (2009) Proyectos de desarrollo y prácticas de posdesarrollo en la cuenca media del río Pilcomayo. En: TRINCHERO, Héctor y BELLI, Elena. (Coords.) *Fronteras del desarrollo: Impacto social y económico en la cuenca del río Pilcomayo*. Buenos Aires, Biblos. pp. 111-140.
- » QUINTERO, Pablo (2013) Las estructuras elementales del desarrollo. Apuntes teórico-metodológicos para una antropología del desarrollo latinoamericana. *Papeles de Trabajo*, Nº26. Rosario, pp. 98-120. Disponible en: <http://www.scielo.org.ar/pdf/paptra/n26/n26a06.pdf> (04/01/2017).
- » REBORATTI, Carlos (s/d) *La expansión de la soja en el norte de la argentina: impactos ambientales y sociales*. Disponible en: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Procesosambientales/Impactoambiental/16.pdf> (05/12/2014).
- » REDAF – Red agroforestal Chaco Argentina (2009) *Conflictos de tierra y medioambiente en la región del Chaco argentino – Primer Informe*. Observatorio de tierras, recursos naturales y medioambiente. Disponible en: [http://redaf.org.ar/wp-content/uploads/2010/02/resumen-ejecutivo\\_completo\\_final\\_091209.pdf](http://redaf.org.ar/wp-content/uploads/2010/02/resumen-ejecutivo_completo_final_091209.pdf) (05/12/2014).
- » REDAF – Red agroforestal Chaco Argentina (2010) *Conflictos sobre la tenencia de tierra y ambientales en la región del Chaco argentino – Segundo informe*. Observatorio de tierras, recursos naturales y medioambiente. Disponible en: <http://redaf.org.ar/wp-content/uploads/2009/04/Conflictos-de-Tierra-y-Ambientales-datos-relevados-hasta-Agosto-2010.pdf> (05/12/2014).
- » REDAF – Red agroforestal Chaco Argentina (2013) *Conflictos sobre la tenencia de tierra y ambientales en la región del Chaco argentino – Tercer informe*. Observatorio de tierras, recursos naturales y medioambiente. Disponible en: [http://www.redterritoriosvisibles.org/sites/default/files/3informeconflictos\\_observatorioredaf.pdf](http://www.redterritoriosvisibles.org/sites/default/files/3informeconflictos_observatorioredaf.pdf) (05/12/2014).
- » REDAF – Red agroforestal Chaco Argentina (s/d) *Monitoreo Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos. Proceso en la provincia de Chaco hasta el 25 de noviembre de 2008*. Disponible en: [http://redaf.org.ar/wp-content/uploads/2008/12/chaco\\_monitoreobosques.pdf](http://redaf.org.ar/wp-content/uploads/2008/12/chaco_monitoreobosques.pdf) (17/08/2015).
- » RIBEIRO, Gustavo Lins (1999) *Capitalismo transnacional y política hidroenergética en la Argentina: la represa de Yacretá*. Posadas, Universidad Nacional de Misiones.

- » ROZÉ, Jorge (2007) *Lucha de clases en el Chaco contemporáneo*. Resistencia, Librería de la Paz.
- » SANTOS, Milton (2000) *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona, Ariel.
- » SANTOS, Milton (2005) O retorno do território. En: OSAL. Año 6, Nº16, CLACSO, Buenos Aires, pp.251-261. Disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/libros/osal/osal16/D16Santos.pdf> (04/01/2017).
- » SCHALLER, Enrique (1986) *La colonización en el territorio nacional del Chaco en el periodo 1869-1921*. Resistencia, Instituto de Investigaciones Geohistóricas.
- » SCHMIDT, Mariana (2013) *Crónicas de un (des)ordenamiento territorial. Disputas por el territorio, modelos de desarrollo y mercantilización de la naturaleza en el este salteño*. Tesis doctoral. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires.
- » SCHWEITZER, Mariana y PETROCELLI, Santiago (2014) Transporte, territorio y extractivismo. Proyectos para Chaco y Formosa. *Primer Congreso Internacional del Gran Chaco Americano: territorio e innovación*, Santiago del Estero, Argentina.
- » SLUTSKY, Daniel (2011) *Estructura social agraria y agroindustrial del nordeste de la argentina: desde la incorporación a la economía nacional al actual subdesarrollo concentrador y excluyente*. Disponible en: <http://www.iade.org.ar/uploads/c87bbfe5-1e95-22be.pdf> (15/12/2014).
- » SUBSECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE (2013a) *Plan Estratégico Territorial de la Provincia del Chaco (PET)*. Tomo III. Programa de Fortalecimiento Institucional de la Subsecretaría de Planificación Territorial de Inversión Pública. Gobierno del Pueblo de la Provincia de Chaco. Subsecretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable. Disponible en: [http://www.asapbiblioteca.com.ar/wp-content/uploads/2014/10/petchaco\\_tomo3.pdf](http://www.asapbiblioteca.com.ar/wp-content/uploads/2014/10/petchaco_tomo3.pdf) (19/04/2017).
- » SUBSECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE (2013b) *Plan Estratégico Territorial de la Provincia del Chaco (PET)*. Tomo I. Programa de Fortalecimiento Institucional de la Subsecretaría de Planificación Territorial de Inversión Pública. Gobierno del Pueblo de la Provincia de Chaco. Subsecretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable. Disponible en: [http://portal1.chaco.gov.ar/uploads/multimedia/archivo/\\_Plan%20Estrat%C3%Aggico%20Territorial%20-%20Tomo%201.pdf.pdf](http://portal1.chaco.gov.ar/uploads/multimedia/archivo/_Plan%20Estrat%C3%Aggico%20Territorial%20-%20Tomo%201.pdf.pdf) (04/01/2017).
- » TEUBAL, Miguel y RODRÍGUEZ, Javier (2002) *Agro y Alimentos en la Globalización. Una Perspectiva Crítica*. La Colmena, Buenos Aires.
- » TRINCHERO, Héctor (2007) *Aromas de lo exótico (Retornos del objeto). Para una crítica del objeto antropológico y sus modos de reproducción*. Buenos Aires, Editorial SB.
- » VALENZUELA, Cristina (1999) *Dinámica agropecuaria del Nordeste argentino (1960- 1998)*. Resistencia, Instituto de Investigaciones Geohistóricas.
- » VALENZUELA, Cristina (2006) *Transformaciones agrarias y desarrollo regional en el Nordeste argentino: una visión geográfica del siglo XX*. La Colmena, Buenos Aires.
- » VALENZUELA, Cristina (2005) Transformaciones y conflictos en el agro chaqueño durante los ´90. Articulaciones territoriales de una nueva racionalidad productiva. En: *Mundo Agrario*. V. 5, Nº 10, Centro de Estudios Histórico Rurales. Universidad Nacional de La Plata, pp. s/d. Disponible en: <http://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/vo5n10a02/1370> (04/01/2017).

- » VAN DAM, Chris (2008) *Tierra, territorio y derechos de los pueblos indígenas, campesinos y pequeños productores de Salta*. Serie de Documentos de Capacitación N°2, PROINDER, Dirección de Desarrollo Agropecuario, Ministerio de Economía y Producción de la República Argentina. Buenos Aires. Disponible en: <http://www.ucar.gob.ar/index.php/biblioteca-multimedia/buscar-publicaciones/24-documentos/271-tierra-territorio-y-derechos-de-los-pueblos-indigenas-campesinos-y-pequenos-productores-de-salta> (04/01/2017).
- » ZORZOLI, Facundo (2015) *Desarrollo y territorio: antropología de un proyecto de infraestructura vial en la provincia de Chaco*. Tesis de Licenciatura en Ciencias Antropológicas. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires.
- » ZORZOLI, Facundo (2016) Disputas territoriales en el centro-norte de la provincia de Chaco, *Cuadernos de Antropología*, N° 15, Luján, Universidad Nacional de Luján, pp. 9-26.
- » SITIOS WEB CONSULTADOS y CITADOS
- » CORPORACIÓN AMÉRICA [Sitio web institucional de la empresa Corporación América] <http://www.corporacionamerica.com> (12/05/2015)
- » DIRECCIÓN DE FAUNA Y ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS DE LA PROVINCIA DE CHACO [Blog de la Dirección de Fauna y Áreas naturales de la Provincia de Chaco] <http://direcciondefauna.blogspot.com.ar> (12/08/2014)
- » PROGRAMA GEOSUR [Portal del Programa Geosur] <http://www.geosur.info> (23/08/2015)
- » ZONA DE INTEGRACIÓN DEL CENTRO OESTE SUDAMERICANO-ZICOSUR [Sitio web oficial de la ZICOSUR] <http://zicosur.info/> (03/01/2017)

**Facundo Zorzoli** / [facundo.zorzoli@gmail.com](mailto:facundo.zorzoli@gmail.com)

Doctorando en Ciencias Antropológicas (FFyL-UBA). Becario Inicial FONCyT. Miembro del Programa de Estudios Rurales y Globalización (PERyG-IDAES-UNSAM) desde 2016. Entre 2011 y 2015 participó en diversos proyectos de investigación y extensión en la provincia de Chaco, Argentina, en el marco del GEPCyD-IIGG-UBA.