

EnClave



FUNDACIÓN MERIDIANO
Estudios internacionales y Política Exterior

Fundación Meridiano de Estudios Internacionales y Política Exterior*

Zapiola 1045, 7ºA (CP 1428) Ciudad Autónoma de Buenos Aires – Argentina

Teléfono: +54 9 11 7368-7434

secretaria@fundacionmeridiano.com.ar

www.fundacionmeridiano.com.ar

Twitter: @fundmeridiano

Instagram: @fundacionmeridiano

Youtube: Fundación Meridiano

Esta publicación está disponible en forma gratuita.

Magnani, Ezequiel

EnClave infraestructura : integración e infraestructura para Proyectar Argentina /

Ezequiel Magnani. - 1a ed adaptada. - Lomas de Zamora : Ezequiel Magnani, 2021.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-88-1398-1

1. Infraestructuras. 2. Estrategias del Desarrollo. 3. Provincias Argentinas. I. Título.

CDD 327.10982

Editores: Ezequiel Magnani, Mariana Altieri

Comité Académico: Ignacio Peña, Mauro Martínez, Nicolás Zingoni Vinci

Colaboradores Editoriales: Guillermo Spinoso, Camilo Torres

Maquetación: Ezequiel Magnani

Licencia:



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.

Buenos Aires, septiembre de 2021.

* N° de Resolución 185/21 IGJ

Índice

| | |
|---|-----------|
| Integración e Infraestructura para #ProyectarArgentina. | 4 |
| <i>Mauro Martínez – Secretario Ejecutivo de la Fundación Meridiano</i> | |
| | |
| Integración regional y complementación territorial desde el NOA argentino | 7 |
| <i>Mariano Fernández – A cargo de la Secretaría de Estado de Relaciones Internacionales del Gobierno de Tucumán, Argentina.</i> | |
| | |
| Patagonia Bioceánica: Una oportunidad para el desarrollo de la región | 12 |
| <i>Ana María Cortés – Subsecretaria de Cooperación Internacional para el Desarrollo de la Provincia de Santa Cruz</i> | |
| | |
| Hidrovía Paraná-Paraguay: la autopista federal para el desarrollo | 18 |
| <i>Julieta de San Félix – Secretaria de Cooperación Internacional e Integración Regional de la Provincia de Santa Fe</i> | |
| | |
| Infraestructura e Integración Regional | 22 |
| El caso de los Corredores Bioceánicos que atraviesan y desafían a la Argentina | |
| <i>Valentina Astudillo Naveda – Licenciada en Relaciones Internacionales (UCC) y miembro de la Fundación Meridiano.</i> | |
| | |
| Sección Orden Mundial Imaginado | |
| | |
| La cuarta fase del universo Marvel | 28 |
| <i>Agustina Severi – Coordinadora en Polítólogos Al Whisky</i> | |
| | |
| Mundo imaginario: Islands in the Net | 32 |
| <i>Adrien Sargent – Miembro de Fundación Meridiano</i> | |

Integración e Infraestructura para #ProyectarArgentina

Por Mauro Martínez¹

Uno de los postulados que sostenemos desde la Fundación Meridiano es que la política exterior es la contracara de un modelo de desarrollo y una concepción nacional que se realiza en el marco de determinada configuración histórica del sistema internacional. Demás está decir que ambas caras se condicionan mutuamente. Tanto en el modelo de desarrollo como en la política exterior, la infraestructura juega un papel fundamental, como una suerte de columna vertebral de la estructura productiva, que se asienta sobre la geografía y la modifica, posibilitando o restringiendo determinadas interacciones, tanto en el interior como con el exterior.

Sin embargo, la infraestructura no es neutral. Su configuración está geográfica e históricamente condicionada y a su vez condiciona el modelo productivo local y la inserción internacional. Sobran ejemplos históricos locales, siendo la distribución radial de la red ferroviaria nacional un ejemplo clásico de infraestructura en función de un modelo productivo asociado a determinada inserción internacional y su nacionalización un hecho fundamental de política exterior que modifica esta relación, opera sobre la inserción internacional y posibilita otro modelo productivo. En sentido contrario, grandes proyectos de cooperación e integración regional, concebidos en momentos de buena sintonía política entre las partes, bajo un concepto de soberanía y maximización de la autonomía regional, no lograron traducirse en una infraestructura que permita explorar nuevas formas de vinculación socioeconómica e incentivar dinámicas de cooperación a largo plazo, como se preveía en iniciativas del estilo de IIRSA.

En los últimos años, el modelo productivo en la región se ha reprimarizado y se han profundizado las diferencias políticas entre los países. Consecuentemente, la inserción internacional de nuestros países se tornó más dependiente, las dinámicas regionales más competitivas - lo que volcó a los actores estatales a formatos de vinculación bilaterales con los grandes protagonistas del sistema internacional - y la política exterior parecía algo más limitada. Asimismo, los niveles de inversión en infraestructura han disminuido notablemente y se encuentran por debajo del promedio mundial y sólo delante de África Subsahariana. Más aún, a grandes rasgos estos proyectos no parecieran estar necesariamente concebidos desde una perspectiva orientada hacia la integración y la subsanación de los desequilibrios territoriales que son comunes a la Argentina y los demás países de nuestra región.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta impulsada por China, el replanteo de las cadenas globales de valor, la digitalización y la necesidad de aumentar la resiliencia y la sostenibilidad ponen a la infraestructura en el centro de la discusión a nivel global. En este contexto, Argentina, siendo el séptimo país del mundo en extensión, tiene que volver pensar su propia infraestructura. Debemos preguntarnos hacia qué modelo de desarrollo queremos caminar y quiénes serán nuestros socios. Es a partir de esa pregunta

¹ Secretario Ejecutivo de la Fundación Meridiano

que podremos saber qué obras son prioritarias para el desarrollo del país y cómo vamos a financiarlas. ¿Tenemos que insertarnos en la Ruta de la Seda? ¿Existen alternativas? ¿Se puede reflotar la integración regional? ¿De qué forma? ¿Cómo compatibilizamos nuestro modelo productivo con la sostenibilidad ambiental? Creemos que responder estas preguntas requiere, en primer lugar, la búsqueda de diálogos amplios que atravesen todos los niveles de gobierno e incluyan al sector productivo y la sociedad civil.

En esta edición de la revista EnClave adoptamos un enfoque territorial para abordar dos de grandes conceptos en materia de infraestructura, que consideramos estratégicos para el desarrollo del país y la integración regional: los Corredores Bioceánicos y la Hidrovía del Paraná. Creemos necesario dar la discusión sobre ellos en la actualidad, pero con una mirada histórica y, sobre todo, proyectando su potencialidad en el mediano y largo plazo. Desde allí podremos construir escenarios posibles volviendo a la pregunta vinculada a qué tipo de infraestructura necesitamos, en función de qué modelo de desarrollo y cómo se vincula con la integración regional.

Para abrir este debate, tenemos el honor de contar con una representación verdaderamente federal, a través de la participación de los representantes para las relaciones internacionales de tres provincias de nuestro país: Santa Fé, Tucumán y Santa Cruz, a quienes agradecemos profundamente su disposición a colaborar desinteresadamente con sus artículos y la oportunidad de dialogar de primera mano sobre los temas que nos interesan. Asimismo, contamos con un artículo “meridiano” de la mano de Valentina Astudillo Naveda, quién aporta su análisis para pensar en conjunto los desafíos en materia de integración en infraestructura, especialmente los corredores bioceánicos.

El primer artículo de esta edición se titula **“Hidrovía Paraná-Paraguay: la autopista federal para el desarrollo”**. Allí, **Julieta de San Félix**, Secretaria de Cooperación Internacional e Integración Regional de la Provincia de Santa Fé, analiza el momento de redefinición estratégica del sistema de la Hidrovía, en donde se ponen en discusión las relaciones entre Estado Nacional-Provincias-privados en la administración del sistema y el marco regulatorio internacional vinculado al sistema de navegación troncal en un contexto de transformación del comercio internacional, tensiones geopolíticas, desafíos a la seguridad y crisis ambiental.

En el artículo **“Patagonia Bioceánica: Una oportunidad para el desarrollo de la región”**, **Ana María Cortés**, Subsecretaria de Cooperación Internacional para el Desarrollo de la Provincia de Santa Cruz, analiza las oportunidades que el desarrollo de los corredores bioceánicos representa para aquella provincia y sus vecinas patagónicas, especialmente en el contexto de un mundo atravesado por la pandemia del Covid-19. Allí hace un repaso del perfil productivo de las diferentes regiones de la Provincia y como podrían potenciarse a partir del desarrollo de infraestructura de integración, que a su vez genere nuevas dinámicas territoriales de relacionamiento a nivel binacional y subregional.

El artículo del **Mariano Fernández**, Secretario de Estado de Relaciones Internacionales del Gobierno de Tucumán, se titula **“Integración regional y complementación territorial desde el NOA argentino”** y da cuenta de la estrategia de inserción internacional de la Provincia de Tucumán como parte de la región del Noreste Argentino, la cual se caracteriza por el impulso a las instancias de integración regional a nivel subnacional, impulsando tanto el acercamiento con los países vecinos,

como también la proyección hacia afuera a partir de la subregión. En este marco, el autor hace especial énfasis en el desarrollo de infraestructura y servicios de transporte que permitan reducir los costos logísticos, aumentar la competitividad internacional de la economía regional y en definitiva garantizar una integración regional más equilibrada.

Por su parte, **Valentina Astudillo Naveda** en “**Infraestructura e Integración Regional: Corredores Bioceánicos que atraviesan y desafían a la Argentina**” aborda algunos puntos clave para analizar la conectividad y la integración de los países del Cono Sur a través de corredores bioceánicos e identifica cinco factores fundamentales para pensar estos proyectos: el aporte a la competitividad, el financiamiento, la sustentabilidad, la integración con otros proyectos y los actores involucrados.

Por otra parte, al igual que la última edición de la revista, este nuevo número cuenta con la sección llamada “**El orden mundial imaginado**”, en donde diferentes autores analizan las ficciones que consumimos a diario y desde las cuales construimos los imaginarios del mundo, del sistema internacional y especialmente de la relación que estamos construyendo con los avances tecnológicos. En esta oportunidad, contamos con un artículo del meridiano **Adrien Sargent**, titulado “**Mundo imaginario: Islands in the Net**”, donde nos propone repensar la relación entre realidad y ficción en orden mundial a partir de la novela de Bruce Sterling publicada en 1988, y un artículo de **Agustina Severi**, coordinadora en Politólogos al Whisky, quien en “**La entrada a la cuarta fase del MCU**” nos muestra como grandes temas de la agenda internacional actual se reflejan de una forma cada vez más clara en la nueva generación del universo Marvel.

Finalmente, no queremos dejar de invitar a los lectores a hacernos llegar sus impresiones y debatir con nosotros sobre la integración en infraestructura, convencidos de que la crítica constructiva y el diálogo franco y sincero son pilares fundamentales para #ProyectarArgentina.



Mauro Martínez
Secretario Ejecutivo
Fundación Meridiano

Integración regional y complementación territorial desde el NOA argentino

Por Lic. Mariano Fernández¹

En los últimos años, los procesos de integración regional se han reforzado y ganado mayor peso en el contexto internacional, sumado a los efectos de la contingencia por la pandemia de COVID-19, el potenciamiento de unificar intereses y desafíos por regiones ha sido inminente.

En este sentido, los gobiernos latinoamericanos han buscado refugio político y salida económica en los bloques de agrupamiento de los cuales forman parte.

El norte argentino no ha sido la excepción focalizando su cooperación de reactivación económica y generación de vínculos internos para reorientar su intercambio comercial y cultural hacia naciones limítrofes. Su destacada ubicación y la generación de producción principalmente de sectores primarios y manufacturas ha considerado el intercambio fluido o complementación económica no solo con provincias dentro de Argentina, sino además con países vecinos consolidando un mayor compromiso desde el MERCOSUR, para lo cual nuestro país se presenta como un participante activo del bloque, sumergida en procesos de producción, comercio y nuevas tendencias de logística, infraestructura y organización en integración regional, promoviendo y defendiendo intereses comunes de la región.

Su beneficio estratégico nace específicamente de la idea que posee una situación geográfica privilegiada gracias a que posee límites internacionales con Chile, Bolivia y Paraguay, que posibilita el intercambio de las naciones integradas entre los Océanos Atlántico y Pacífico de América del Sur.

Entre sus características geográficas destacables y la heterogeneidad de sus características socioeconómicas, se presentan además los niveles de asimilación económica en el territorio argentino, lo que ayuda a explicar la posición del NOA en el contexto de la economía nacional directamente relacionado a su diversificada producción, a pesar igualmente de ser una de las regiones más postergadas de Argentina.

En su conjunto, la región NOA del país conformada por las provincias de Catamarca, Jujuy, La Rioja, Salta, Santiago del Estero y Tucumán, representa más del 20% de la superficie nacional con cerca de 560 mil km² de superficie. Para el año 2020 se ha exportado 3.455 millones de dólares, lo que significa un 6,3% del total exportado por Argentina y teniendo en cuenta que alrededor del 66% de lo exportado por el NOA han sido productos primarios².

Entre las principales producciones, se destacaron los sectores hortícolas (legumbres) y frutícolas (cítricos). Además, el NOA representa la totalidad de las exportaciones del complejo litio y lideró el tabacalero, con más del 75% del total nacional de exportaciones; como así también los complejos azucarero y olivícola, en los cuales la región aportó el 68,7% y 50,0% de los envíos al exterior³.

¹ A cargo de la Secretaría de Estado de Relaciones Internacionales del Gobierno de Tucumán, Argentina.

² INDEC, Dirección Nacional de Estadísticas del Sector Externo.

³ INDEC, Dirección Nacional de Estadísticas del Sector Externo.

Así, el 66% del total exportado para el 2020 fueron productos primarios, seguidos por 17,7% de productos manufacturados de origen industrial (MOI), un 15,7% de productos manufacturados de origen agropecuario (MOA) y por último, las exportaciones de combustibles y energía fueron de un 0,6%. La caída en general de las exportaciones es reflejo de las consecuencias productivas y comerciales de la pandemia iniciada en el año 2019⁴.

En cuanto a los países demandantes de productos del NOA, se ha revalorizado el concepto de reunificación regional dado que países del MERCOSUR han sido para el año 2020 uno de los principales destinos significativos, antes que países asiáticos.

En la mira de esa reintegración del NOA, es que se ha buscado mayor participación y espacio de trabajo articulado dentro de diferentes bloques consolidando entes u organismos regionales para potenciar aún más el desarrollo estratégico de la región y la internalización de las provincias compartiendo intereses y desafíos.

Entre los comités de integración compartidos se encuentran la Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (ZICOSUR) compuesto por 71 estados subnacionales de 7 países, el Consejo Regional Norte Grande Argentino junto al NEA, el Consejo de Relaciones Internacionales del NOA, ATALACAR junto a la Región de Atacama, Chile y NOA Norte Grande junto a regiones del norte de Chile. Uno de los puntos de convergencia entre las diferentes asociaciones ha sido el compromiso del NOA en poner mayor empeño en profundizar la región, priorizando acciones conjuntas como el fortalecimiento de su infraestructura con ramales ferroviarios, conexión aérea y terrestre regional para incentivar la producción, el comercio y generación de empleo.

La estrategia ha sido la de seguir consolidando los acuerdos con el arco político y privado para el despegue definitivo de la región, considerando que el NOA tiene posibilidades de obtener ventajas comparativas, por lo que es fundamental extender las vías y redes de comercialización a través del mercado regional e internacional.

Sus avances en los últimos años, logran visualizar a la región como una metrópoli de equilibrio productivo y comercial del sistema argentino fundamentando que la articulación territorial de la economía y el respaldo de sus producciones comerciales locales como hacia el exterior, están relacionadas con el papel que juega la infraestructura y la logística de transporte.

Este elemento explica la capacidad de inserción del desarrollo económico del NOA, siendo utilizada la modalidad centralizada en los años 80 por el modelo agroexportador argentino, donde todas las rutas comerciales desembocaban en los puertos de Buenos Aires a 1.350 km aproximados de distancia, occasionando que la región contenga mayores costos y tiempos logísticos en desventaja con regiones más cercanas.

Con el impulso de nuevas vías de comercialización, la complementación de cadenas productivas dentro de la misma zona de integración a través de corredores logísticos que se complementan de diferentes tipos de transportes, se ha dejado atrás la idea de una única salida al exterior, compatibilizando con otras alternativas más rentables en distancia, tiempo y costos.

Los puertos del Pacífico han jugado un rol importante en los últimos años acercando a la región al mercado asiático, y a su vez, la integración con países vecinos y próximos como ser Paraguay y Brasil

⁴ Ídem.

al este e inclusive Chile al oeste, saldaron la búsqueda de una posición de mayor eficiencia y competitividad.

Por consiguiente, el NOA ha presentado avances en su actualización de infraestructura gracias a la consolidación de los mencionados comités como el Consejo Regional Norte Grande Argentino, en el que se integran junto a las provincias del NEA, logrando obtener inversiones que reestructuren su posición dentro del país. Así en mayo del corriente año, el gobierno nacional ha cedido inversiones millonarias para obras viales específicas en cada provincia que potencial el desarrollo productivo y federal con generación de empleo⁵.

La consolidación de inversión en materia de infraestructura vial y ferroviaria potenció aún más dentro de la región las políticas socioeconómicas de utilización de corredores bioceánicos que fomentan la integración no solo de la zona norte del país, sino complementando a los países del cono sur.

Especificamente, en la zona se trabaja en el desarrollo del Corredor Bioceánico Vial Norte y Corredor Bioceánico NOA Centro, ambos con conexiones modales viales y ferroviarias de este a oeste consolidando verdaderas redes de tránsito productivo y social con pasos fronterizos integrados. En búsqueda de concretarse, el Corredor Bioceánico NOA Centro ha sido políticamente apoyado desde Nación para continuar con su desarrollo siendo imprescindible la puesta en marcha del trazado ferroviario que conectará el interior del país con Chile aprovechando el Paso Internacional de San Francisco entre la provincia de Catamarca y la Región de Atacama, Chile.

Para ello, las provincias buscan accionar políticas integracionistas que reactiven la red ferroviaria de cargas y de pasajeros garantizando la integración y conectividad a nivel nacional para dar impulso al desarrollo de las economías regionales, en base a criterios de equidad social, mejora de la competitividad sistémica y creación de empleo. Resultan especialmente destacables las inversiones en adquisición de material rodante para la prestación de servicios ferroviarios, en renovación y construcción de vías, sobre todo para el corredor del Ferrocarril General Belgrano Cargas que abarca el norte argentino.

Igualmente, a pesar de los avances alcanzados y de los desafíos en los que se está trabajando desde los comités de integración, la Región NOA del total de sus exportaciones sólo el 20% se documentan en origen, lo que genera una escasa actividad de los prestadores de servicios vinculados al comercio exterior e internalización productiva.

Los altos costos logísticos actuales y la poca utilización del tren de cargas, genera una pérdida de competitividad a las exportadoras, el desaliento a consolidar en origen, generando en las provincias menos fuentes de trabajo calificados y menos recaudación para los estados provinciales, ya que los servicios son prestados en otras zonas.

Sumado a esto, la poca participación de las aduanas provinciales de la región NOA se debe en su mayoría a que las mismas no cuentan con ni personal ni con recursos para poder prestar un mayor y mejor servicio. Esto hace que las operaciones de consolidación y documentación se realicen en su gran

⁵ El Economista. (Mayo, 2021). El Gobierno invierte más de \$34.000 millones en obras viales en el Norte Grande. 2021, junio 25. Recuperado de <https://eleconomista.com.ar/2021-05-gobierno-invierte-millones-obras-viales-norte-grande/>

mayoría en cercanías a los puertos o bien en los pasos fronterizos, lo que afecta a los prestadores de servicios y profundiza las diferencias entre las provincias con puertos y aquellas mediterráneas.

Es por eso que la ponderación de integración regional del NOA tiene la finalidad, no solo que las provincias sean beneficiadas con infraestructura debidamente correcta, sino que se vuelva a generar actividad de servicios vinculados al comercio intrazona y exterior, que se trabaje para generar mayores servicios logísticos a menores costos para los productores y/o exportadores y que fundamentalmente, al transporte se lo considere internacional desde la salida de las provincias.

Así es que el escenario emergente habilitó la introducción y adaptación en los mercados con procesos de crecimiento más acelerados, pero también provocó mayores desequilibrios en las relaciones de fuerza y en la distribución del ingreso y nuevas necesidades de regulación globales.

Bajo la inminencia de la pandemia que transformó la cotidianidad, el crecimiento de las economías y la expansión acelerada del comercio intrazona han puesto en evidencia ciertas deficiencias en materia de infraestructura que prometen transformar las inversiones en este sector en uno de los componentes más dinámicos del proceso de integración subregional. La necesidad de una infraestructura adecuada en materia de transporte y comunicaciones se ha puesto de manifiesto con la intensificación de los vínculos comerciales entre los países latinoamericanos, siendo eco en las regiones como el NOA.

Entonces, como desafíos hacia un futuro cercano se plantean equilibrar las oportunidades de los habitantes del norte argentino siendo una política de Estado implícita en todas las decisiones económicas y políticas en la Argentina. No sólo por un objetivo de reparación, sino porque un nuevo modelo territorial mostrará las potencialidades que tanto las regiones NOA y NEA presentan.

La utilización de nuevos procedimientos operacionales y una moderna tecnología de transporte, que actualiza constantemente los sistemas de logística, permitirán un sostenido desarrollo dentro de un marco político tendiente a la integración regional.

La fundamentación principal del trabajo articulado de las provincias se ha fundado en la promoción de mecanismos superadores de las asimetrías existentes en las producciones alejadas de los puertos, reactivando el desarrollo de instrumentos para la generación de energía renovable en la región, como parques solares, eólicos e industriales, y por supuesto el posicionamiento de clústeres logísticos.

A su vez, permitirá generar información relevante para lograr una vinculación estrecha y un mayor conocimiento recíproco entre las provincias que integran la región, con el fin último de contribuir y promover una agenda de inserción regional y global, a través de la búsqueda de un desarrollo concertado.

Por ello, establecer nuevos lazos, nuevas vías de comunicación con nodos logísticos y centros productores en las provincias de la región, hará que conviertan a estas localidades en forzados puntos de referencia del intercambio internacional bioceánico. La búsqueda de una agenda del NOA en común complementa un papel estratégico en el intercambio internacional con accesos a la competitividad, la eficiencia y la complementación económica.

Bajo el Artículo 75, Inciso 19 Par. 2º de la Constitución Argentina que atribuye al Congreso de la Nación la potestad de “Proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio; promover políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones”, es que las provincias dan a conocer su postura e intereses frente al Gobierno Nacional

recopilando y sistematizando información vinculada a las necesidades y demandas vinculadas a las relaciones internacionales.

Para lo que el trabajo conjunto es el objetivo central que logrará contribuir el desarrollo de la región integrada con un federalismo que funcione verdaderamente, trabajando para desarrollar una integración que se enfoque en ámbitos más allá de los meramente comerciales y económicos. Si bien es una pieza fundamental, debemos de entender a la integración como un proceso que nos permitirá desarrollar y fortalecer el entramado cultural, social y político, para desarrollar capital humano, fortalecimiento de la conectividad, perspectiva de género en políticas de desarrollo y políticas de arraigo asociadas a la generación de empleo.

Patagonia Bioceánica: Una oportunidad para el desarrollo de la región En la búsqueda de oportunidades en un mundo atravesado por el COVID-19

Por Ana María Cortés¹

En los párrafos que se describen a continuación, se intentará analizar las oportunidades de la Provincia de Santa Cruz, como parte de la región patagónica, en materia de desarrollo de corredores bioceánicos.

Todo análisis debe ser sopesado en un contexto o marco específico y, en este punto, es claro que los efectos de la pandemia por COVID-19 tienen un impacto concreto. Si bien, el comercio internacional, antes de ella, se hallaba debilitado desde la crisis financiera de 2008, el escenario con pandemia ha producido la ralentización los flujos comerciales, el cierre de fronteras, el crecimiento del desempleo y los problemas sociales asociados a ello.

Tal como lo señalan varios informes, es posible que en un contexto de post pandemia resurjan las tensiones comerciales entre Estados Unidos y la República Popular China y sobre todo, que tengan un impacto acentuado en la región latinoamericana y caribeña, al tenerlos como sus dos grandes socios comerciales.

Diferentes informes, entre ellos de la CEPAL, sostienen que junto a esta tendencia es probable que se produzca la regionalización de la producción en un contexto multilateral poco solidario, para lo cual la estrategia de la integración regional aparece, nuevamente, como el camino a seguir.

En definitiva, la búsqueda de mayores niveles de autonomía se impone en la región como la solución que vehiculice la salida de la crisis. Aunque también es cierto que todo ello también remite, entre otras cuestiones, a la necesidad de crear y mejorar la infraestructura para la conectividad y el intercambio comercial.

Este es un tema que desde hace mucho tiempo viene siendo tratado en diversos ámbitos. Pensar en ello conlleva, en definitiva, a reflexionar acerca de generar una estrategia de integración para el desarrollo reconociendo una situación periférica en dos dimensiones: regional y nacional.

Este aspecto, **el de la condición periférica**, es el primero que quiero destacar ya que en la experiencia de la integración, que no ha sido lineal, es necesario tomar en cuenta las relaciones asimétricas que las regiones del sur tuvimos y tenemos con nuestras propias economías centrales e instituciones centralizadas y que ha tendido a agudizarse con los procesos de integración en el Mercosur + Chile por dinamización de los vínculos entre las economías centrales en un eje Santiago de Chile, Buenos Aires, San Pablo.

Un poco de historia...

¹ Licenciada en Ciencia Política y Relaciones Internacionales por la Universidad Católica de La Plata (UCLP) se desempeña como Subsecretaria de Cooperación Internacional para el Desarrollo de la Provincia de Santa Cruz y como docente en la Universidad del Salvador (USAL) y la Universidad Abierta Interamericana (UAI).

Si quisieramos hacer un poco de historia, deberíamos remontarnos a lo que en la región latinoamericana significó la infraestructura de transporte, y por ende los corredores comerciales, que han estado por lo general, vinculados a diferentes etapas económicas facilitando actividades promovidas en el marco de las políticas predominantes y las formas de inserción internacional de las economías de la región.

De hecho, muchas de las iniciativas estuvieron relacionadas al modelo de Regionalismo Abierto de los '90, en el marco de la liberalización que proponía en Consenso de Washington, en un esquema de ampliación de mercados, escalas de explotación de recursos y predominio de áreas de actuación de las empresas transnacionales.

A principios de siglo, a partir del cambio de la matriz política-ideológica en la región, la idea de fortalecer la conectividad se mantiene en agenda, pero vinculada a proyectos integrales de desarrollo nacional-regional, que, bajo conducción y presencia estatal, dotaran a la región en su conjunto de mayor autonomía relativa.

Si bien, esta matriz sufrió nuevos cambios, la centralidad de la agenda de integración, sobre todo en su dimensión económica-comercial no ha perdido interés, en el entendimiento de los efectos positivos que genera este tipo de mecanismos en un mundo altamente integrado, dinámico que nos estaría demostrando el desplazamiento del poder mundial desde el Atlántico hacia la zona Asia- Pacífico, con China a la cabeza y la invitación a América Latina y Caribe a sumarse a la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) conocida también como “la Nueva Ruta de la Seda”.

Estos cambios de los flujos mundiales de comercio están creando nuevos escenarios prospectivos que exigen estrategias que superan las capacidades de responder desde las regiones subnacionales por sí mismas, dándonos pie a reflexionar sobre la posibilidad de pensarnos como una Patagonia con posibilidades de crear mecanismos para la coordinación binacional y bioceánica, comenzando por generar infraestructuras adecuadas que refuercen los espacios transfronterizos, dando lugar a las opiniones de las ciudades y las estrategias de desarrollo local. Muchas respuestas a problemas cotidianos de integración deberían tomarse de manera más descentralizada y local.

La Provincia de Santa Cruz: las potencialidades de un territorio periférico

Al sur del sur se encuentra la Provincia de Santa Cruz con un núcleo de recursos de enorme potencialidad para su desarrollo y diversificación de la matriz productiva de la región patagónica y con capacidad para integrarse y participar de esquemas bioceánicos.

Un corredor bioceánico no puede reducirse a una ruta e incluso, en la zona centro de la Patagonia Austral, tampoco a una sola provincia. Los esfuerzos que se están haciendo para completar la ruta que conecte desde **Comodoro Rivadavia** (en la provincia de Chubut) y **Puerto Chacabuco** (en la Región de Aysén, Chile) deberán completarse con una integración de las rutas de la zona norte de **Santa Cruz**, particularmente las que conectan Aysén y Chile Chico con los puertos de **Caleta Paula y Puerto Deseado**.

Pero, así como hay que pensar una región integrada, también hay que hacerlo desde el punto de vista de la comunicación, los aeropuertos regionales deben integrarse. En este sentido, existen importantes oportunidades con el **aeropuerto de Perito Moreno**, en Santa Cruz, en relación a **Comodoro Rivadavia** en Chubut y a **Balmaceda**, en Aysén. Para mencionar solo un ejemplo.

Desde una dimensión económica podemos dividir a la provincia en 4 zonas que demuestran un potencial susceptible de generar las sinergias necesarias. Voy a referirme a cada una de ellas intentando sintetizar su importancia relativa:

- En la **Zona Norte**, con centro en la Ciudad de Caleta Olivia encontramos como actividades predominantes la Hidrocarburífera; la Minera (Metalífera y No Metalífera); la Pesca, Maricultura y Piscicultura; los Alimentos Naturales; el Turismo e Industrias Culturales; Energías Renovables; y Logística.

La costa que se extiende hasta Puerto San Julián es también una de las aptas para la maricultura, como ha sostenido la FAO desde 2012. Considerando el desarrollo de este sector en Chile, en el pacífico a la misma altura, es seguro que se pueden abrir nuevas líneas de cooperación. Muchos de los camiones que trasladan alevines hacia la región de Magallanes y Tierra del Fuego desde la Región de los Lagos pasan por la RN3, bordeando esa costa.

La actividad hidrocarburífera, sobre la Cuenca del Golfo San Jorge, es la principal actividad económica de la provincia y representa una parte importante de la producción total nacional. Si tomamos registros del año 2014, de la producción total nacional 30.881.427 m³–, el 49% (15.112.612 m³) se extrae de la Cuenca del Golfo San Jorge, en tanto que la zona norte de la Provincia de Santa Cruz aporta el 42% (6.088.457 m³).

Participan grandes empresas internacionales como la nacional YPF SA, Pan American Energy LLC y hasta hace muy poco Sinopec Arg. Exp & Prod. Estas empresas requieren una gran diversidad de servicios de apoyo para llevar adelante sus operaciones, y es por esto que toda la zona norte de la provincia cuenta con empresas de servicios petroleros de capitales nacionales e internacionales.

En las costas de Caleta Olivia, se encuentra la terminal marítima que se encarga de administrar los embarques y almacenes del crudo producido en la zona norte de la provincia, apoyándose en el Puerto Caleta Paula para las operaciones marítimas, ya que el transporte se realiza por buques tanque.

En materia de energías renovables, destaca la ciudad de Pico Truncado en la que funciona la primera Planta Experimental de Hidrógeno de Argentina y de América Latina, en la que se construyeron prototipos homologados de celdas de combustible, electrolizadores, almacenadores de hidrógeno en base a hidruros, conversión de motores ciclo OTO para funcionar con combustible hidrógeno y quemadores catalíticos para uso del hidrógeno como combustible.

Dadas las características de Escuela – fábrica, la Planta Experimental de Pico Truncado brinda capacitación de recursos humanos, mediante cursos teórico/prácticos de tecnologías en la producción y usos del Hidrógeno como combustible limpio y renovable.

El puerto de mayor importancia de la provincia de Santa Cruz es el de Puerto Deseado que ha llegado a participar en el 11 % de los desembarques totales del país, en promedio durante las últimas décadas del siglo XX, concentrando el 87% del volumen de los productos de la pesca movidos en Santa Cruz. Se destaca la pesca del recurso langostino, así como la pesca de merluza Hubbsi, y en menor medida el calamar.

Se trata de un tipo de puerto natural, multipropósito, preponderante actividad pesquera. Es un puerto apto para Buques Mercantes, Portacontenedores, Cruceros Turísticos, etc.- Es zona de practicaje obligatorio para buques de bandera extranjera. Cuenta con un Astillero y Dique de reparaciones navales en seco y a flote.

Asimismo, es también de destacar en esta zona la creación de una Zona Franca, pronto a ser inaugurada de carácter industrial.

- Hacia la **Zona Oeste** con cabecera en la Ciudad de Gobernador Gregores, las actividades Predominantes son la producción de Alimentos Naturales (Transformación Agrícola Ganadera); el Turismo e Industrias Culturales; la Minería Metalífera y No Metalífera. La Logística y Energías Renovables.

En este espacio, encontramos la potencialidad de la fruta fina, especialmente de la cereza de alta calidad que se produce en la Ciudad de los Antiguos. Entre los años 2009-2010, se exportaron 2700 ton. desde Argentina hacia la Unión Europea el 42% de la producción total, América del Norte 17%, América del Sur 20%, Asia y otros países 21%. El sector mostró un creciente desarrollo incorporando nuevos mercados no tradicionales como son India y Arabia Saudita (para las campañas 2014, 2015 y 2016), que sumados a los mercados tradicionales para esta fruta (Reino Unido, España, EEUU e Italia) dieron cuenta de un incremento, tanto en volúmenes en toneladas exportadas, como en valor de lo exportado.

También en esta zona encontramos a las ciudades de El Calafate y El Chaltén dedicadas sobre todo al desarrollo del turismo que cada año interesa cada vez más al turista internacional y que fueron construyendo los protocolos necesarios para la recepción segura de quien visita esos atractivos naturales.

En cuanto al sector minería, de 12 yacimientos de oro y plata en explotación en la Argentina, seis están en la provincia de Santa Cruz, convirtiéndose en la primer provincia productora y exportadora de oro y plata en la Argentina, siendo ciudades mineras en esta zona Perito Moreno y Gobernador Gregores.

- **Zona Centro** con la Ciudad Cabecera de Puerto San Julián y en la cual las actividades predominantes se vinculan a la Ciencia, Tecnología e Innovación; el Turismo e Industrias Culturales; la Logística; los Alimentos Naturales; la Minería; Grandes Obras (RepresaS); la Pesca y oportunidades de Maricultura y Piscicultura, así como Energías Renovables.

Desde hace unos años en el entorno de la ciudad de Puerto San Julián -en la que también se desarrolla la minería- se viene afianzando una Red de Proveedores Mineros articulados en un ecosistema de servicios que tiene como desafío convertirse en uno de los principales proveedores de servicios mineros a los distintos emprendimientos que están explotando los recursos metalíferos de la provincia.

En esta zona también vale destacar el Parque Industrial en Puerto Santa Cruz. Se estima que logre envergadura gracias al asentamiento de empresas de servicios para el desarrollo de las represas hidroeléctricas del Río Santa Cruz, ya que estratégicamente cuenta con el Puerto de Punta Quilla, la cual es la potencial puerta de ingreso de todos los insumos y equipos necesarios para la construcción de las represas sobre el Río Santa Cruz.

Las Represas Pte. Nestor Kirchner-Gob. Jorge Cepernic están ubicadas sobre un importante curso de agua de alta potencialidad hidroenergética. Si bien su construcción ha estado paralizada en la gestión del Presidente Macri, se están analizando diversas alternativas que permitan reactivar sus obras.

Se estima que tendrán una potencia instalada de 1310 MW, con una generación media anual mayor a los 5.000 GW/hs. También contemplará la construcción a lo largo de 170 km de una línea de Extra Alta Tensión de 500 KV y las adecuaciones necesarias en 5 Estaciones Transformadoras, con el objeto

de vincular las centrales con el Sistema Argentino de Interconexión en el punto de conexión con la Estación Transformadora 500/132 Río Santa Cruz.

- **Zona Sur** con la Ciudad Cabecera de Río Gallegos, en la que predominan las siguientes actividades relacionadas a la Ciencia, Tecnología e Innovación; el Turismo e Industrias Culturales; la Minería No Metalífera (Carbonífera); la Logística; los Alimentos Naturales; Forestal en la zona cordillerana; Energías Renovables; Grandes Obras (Central Termoeléctrica) e Hidrocarburos.

Es de destacar que un factor histórico que ha mantenido conectadas a Río Gallegos y la vecina urbe chilena de Punta Arenas, ha sido el intercambio económico y social, que en la actualidad cobra mayor importancia por el permanente desarrollo turístico de las regiones. En este sentido la vía terrestre que une ambas económicas son la RN N°40 en el territorio argentino y Ruta 255 del lado chileno. El paso fronterizo que debe atravesarse es llamado “Integración Austral” que funciona de forma integrada con la Aduana chilena.

En cuanto al sector hidrocarburífero, la explotación es específicamente gas y petróleo que se hace sobre la Cuenca Austral, que comprende una parte importante de la Provincia de Santa Cruz, la región chilena de Magallanes, la zona oriental del estrecho homónimo, la isla de Tierra del Fuego y una relevante porción de la plataforma continental argentina.

La cuenca provee importantes volúmenes de recursos hidrocarburíferos tanto *on shore* como *off shore*. Durante el año 2017, se produjeron en la Provincia 97,96 miles de barriles de petróleo por día, el 7,1% se extrajo en la cuenca localizada en esta zona.

En cuanto al Sector Minero Carbonífero y Central Termoeléctrica, la explotación minera de la cuenca carbonífera de Río Turbio es la actividad económica que caracterizó el proceso histórico de población y el consecuente desarrollo en infraestructura para la explotación, transporte y comercialización del 365 carbón mineral; involucrando a la localidad de Río Gallegos en la salida marítima del recurso calórico.

La cuenca carbonífera ha estado históricamente vinculada con Puerto Natales y es posible que el nuevo proyecto carboenergético sea con el tiempo un nuevo factor de integración con la región de Magallanes. Algo similar se podrá pensar cuando se terminen los anillos de energía eléctrica por el Oeste para conectar a Chile Chico y Aysén.

En lo que respecta a ovinos, la lana producida cuenta con una altísima calidad de exportación. Santa Cruz es la provincia con mayor faena de ovinos y la segunda productora de lana del país, siendo Rio Gallegos la cabecera del eje ganadero. Es una de las localidades del país con mayor experiencia e inserción en las cadenas de valor. La situación actual podría sintetizarse en: 4 frigoríficos habilitados para la exportación de carne ovina, que ejecutan el 63% de la faena nacional (en un 92% dirigida al mercado interno). La Patagonia como zona libre de aftosa tiene en esto una oportunidad de integrarse binacionalmente con sistemas de sanidad animal que permite llegar con certificaciones similares a mercados que demandan mayores escalas.

En síntesis, Santa Cruz debido a sus recursos naturales exportables, sus potencialidades turísticas y productivas, y las distancias a los centros de producción y consumo de bienes, resulta un eje estratégico para el desarrollo de la región binacional.

Asimismo, es una de las pocas provincias del país que cuenta con infraestructura de conectividad en todos los modos y medios de transporte, esto es vial, ferroviario, portuario y aéreo.

Su conectividad se organiza en:

- 2 rutas sentido Norte- Sur) RN3 sobre el atlántico, y la RN40 sobre la cordillera) y 3 ejes de conexión este-oeste atravesados diferentes trazados de rutas nacionales y provinciales.
- 10 pasos fronterizos que le asegura la conectividad con Chile.
- Una línea férrea de trocha angosta con 287 km operativa entre el yacimiento carbonífero de Río Turbio y el muelle de Punta Loyola.
- 5 aeropuertos que operan con grandes y medianos aviones de carga y pasajeros y cuenta con helipuertos.
- 12 muelles ubicados en 5 puertos funcionales a la actividad hidrocarburífera, carbonífera y a la actividad pesquera.

Algunas ideas finales

Desde la perspectiva de la logística y las infraestructuras se deberían priorizar aquellas que permitan integrar de manera eficaz áreas y ciudades Interfronterizas, facilitando la construcción de agendas comunes de base local y regional subnacional. Los corredores no pueden ser una mera ruta ubicada más al norte o más al sur, deben ser parte de una política integral de infraestructura de desarrollo regional que contemple desde su diseño el aspecto binacional.

Las potencialidades son muchas y la voluntad política de abrazar un desarrollo económico con inclusión social es el objetivo que perseguimos desde nuestro gobierno provincial, con lo cual a fin avanzar en pensarnos como una región patagónica bioceánica es necesario organizar, planificar detectar las potencialidades de la región, sus dificultades y complementariedad en función del desarrollo productivo, logístico y de conectividad que permita definir la infraestructura necesaria que mejore la integración de la Patagonia toda.

Una última cuestión, para que este trazado interconexión y productivo se asiente sobre sólidas bases será necesario el intercambio permanente. Ya que se va configurando un nuevo desarrollo y dinámica territorial con la constitución de macro- zonas para lo cual el diálogo será indispensable. No sólo con las comunidades que irán integrando micro zonas al interior de los estados y configurando integraciones más amplias, sino al más alto nivel político estratégico.

La interconectividad de la Patagonia bioceánica, entonces, abre interesantes oportunidades en definitiva para lograr mejores niveles de vida y soluciones estratégicas colaborando al desarrollo no sólo de la sub región, sino también traccionando el desarrollo de nuestros países.

Hidrovía Paraná-Paraguay: la autopista federal para el desarrollo

Por Julieta de San Félix¹

La Hidrovía Paraná-Paraguay, corredor natural de transporte fluvial que vincula los puertos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay constituye un **activo estratégico fundamental para el desarrollo** de nuestro país y, en especial, de cada una de las provincias que comparten el sistema. Entre estas provincias destaca Santa Fe, cuyo frente fluvial de 849 kilómetros representa un tercio de la extensión total de la Hidrovía, que se encuentra en la mayor cuenca de agua dulce del mundo.

Gran parte de la historia de la República Argentina aconteció en los márgenes del Paraná. El río ha sido por doscientos años protagonista de acontecimientos que sellaron nuestra identidad nacional. También, ha simbolizado una pujante redistribución entre diferentes clivajes: proteccionismo versus librecambio; unitarismo versus federalismo; lo rural y lo urbano; la industria y el campo, entre otros.

Hoy, los hechos insignias sobre los cuales por más de tres décadas se ha asentado la administración de la Hidrovía se encuentran en una fase de redefinición estratégica.

Por un lado, lo que está sobre el tapete público hoy: el **futuro de la licitación** para la concesión de la obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal. Ante el vencimiento del plazo de la concesión, el Gobierno Nacional emitió un decreto por el cual se otorga por el plazo de un año la concesión de la operación para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y el control hidrológico de la Vía Navegable Troncal a la Administración General de Puertos Sociedad del Estado. El nuevo pliego deberá contener precisiones sobre el dragado de acceso a puertos, la obra de Confluencia al norte, el control del estado argentino y – en especial – la participación de las provincias en todo el esquema. El desafío es profundo. Hay una certeza firme: se trata de una decisión estratégica que debe partir de los intereses de las provincias argentinas y que debe permitir proyectar la Hidrovía como un instrumento de desarrollo para el comercio y la competitividad internacional de nuestra producción local.

Por otro lado, **el entramado normativo internacional vinculado a la Hidrovía está siendo modificado**. A modo de ejemplo, se puede citar la reciente decisión de la República Federativa de Brasil de no renovar el Acuerdo sobre transporte marítimo vigente con Argentina desde 1985. Más allá de lo estrictamente normativo, la Hidrovía representa para Bolivia una salida soberana hacia el Océano Atlántico, ante la imposibilidad de contar con puertos en el Océano Pacífico.

También, cada vez más voces institucionales claman por la modificación del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná suscripto en 1992 por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay e incorporado por ley 24.385 a nuestro ordenamiento normativo interno. Este Tratado se renueva cada diez años y seis meses antes de cada vencimiento los países deben reunirse para evaluar sus resultados y determinar su continuidad. Este año, Paraguay asumió la presidencia del órgano técnico que tiene como objetivo revisar la implementación del acuerdo y proponer modificaciones.

¹ Secretaría de Cooperación Internacional e Integración Regional de la Provincia de Santa Fe

En más de tres décadas, se produjeron cambios sustanciales y hoy estamos en un escenario diametralmente opuesto a aquél en el que se negociaron tanto el Acuerdo de la Hidrovía como la concesión original. Desde entonces, han ocurrido profundas transformaciones en el país, la región y el mundo que marcan la discusión sobre el futuro de la Hidrovía pero también nos interpelan a pensar estratégicamente en términos de desarrollo nacional inclusivo. **¿Cuáles son las principales transformaciones que marcarán el futuro de esta autopista hídrica?**

Primero. Un mayor protagonismo de las provincias. El artículo 124 de la Constitución Nacional reformada en 1994 reconoce que corresponde a las provincias el dominio originario de los recursos naturales existentes en su territorio. El artículo 125 también reconoce la facultad a las provincias de celebrar tratados parciales con conocimiento del Congreso Nacional y promover la exploración de sus ríos, entre otros.

En correspondencia a esto y en respuesta a un pedido explícito del gobernador electo Omar Perotti, la Hidrovía fue parte del compromiso de campaña del actual presidente Alberto Fernández para un mayor federalismo. Así, el 28 de agosto de 2020 se suscribe el Acuerdo Federal de la Hidrovía en Puerto General San Martín, provincia de Santa Fe, por siete provincias y tres ministros nacionales.

En continuidad a dicho Acuerdo, el 17 de diciembre de 2020 se establece el Consejo Federal de la Hidrovía, integrado por las Provincias de Santa Fe, Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa y Misiones, junto al Ministerio del Interior, de Desarrollo Productivo y de Transporte. *Consideramos que un abordaje integral de la Hidrovía requiere también la participación plena de la Cancillería Nacional.* De hecho, en la primera reunión del Consejo surgió la necesidad de incorporar una unidad técnica de negociaciones internacionales. Es imposible planificar el futuro de la Hidrovía sin tener en consideración la dimensión internacional.

La sede se estableció en Rosario y la elección de la locación no es caprichosa: el 80% de las exportaciones de la República Argentina salen del país por puertos santafesinos.

Segundo. Un sistema de comercio internacional dinámico, complejo e interdependiente que se erige sobre cambios estructurales en las cadenas globales de valor y por el entrelazamiento de lo físico con lo virtual, lo que algunos llaman la Revolución 4.0. Entre los cambios estructurales se encuentran una reducción de la intensidad del comercio en las cadenas productoras de bienes junto a servicios que desempeñan un rol creciente aunque sub registrado y – por ello – subvalorado, una disminución del comercio basado en mano de obra intensiva y el avance hacia puestos más intensivos en conocimiento, cadenas de comercialización cada vez más regionalizadas, entre otras. Dado este reordenamiento internacional, la Revolución 4.0 se constituye como una oportunidad para ganar competitividad a partir de entender estratégicamente hacia dónde vira el mundo y promover una inserción innovadora en las cadenas de valor, superando los tradicionales clivajes construidos también a partir del río. En términos de competitividad, la principal ventaja comparativa del siglo XXI post-industrial es el conocimiento, lo que demanda una nueva alianza entre los sectores productivos, las universidades y los centros tecnológicos de investigación y desarrollo. Las redefiniciones sobre el futuro de la Hidrovía no pueden desestimar esta realidad y deben orientarse a proteger las fuentes de empleo, apostando a una estrategia que permita agregar valor a la producción a través de la inversión en innovación y tecnología. En este sentido, la República Argentina debe prestar atención al ecosistema científico tecnológico santafesino como acelerador del desarrollo nacional. Argentina se encuentra ante una nueva oportunidad y, a su vez, ante una precondición para una verdadera, real e innovadora política exterior que proyecte sus vinculaciones a partir de los intereses reales y concretos de los argentinos y las argentinas.

Tercero. Un **sistema internacional complejo** en el cual el bipolarismo característico de la guerra fría dio origen tras el derrumbe soviético a diferentes aspiraciones hegemónicas y en las cuales se destaca el firme ascenso de la República Popular China, pero también la emergencia de nuevas potencias como India y polos de regionales de poder como el sudeste asiático o los países árabes. Ello, acompañado de un relativo declive en materia de intensidad con los tradicionales socios comerciales de la República Argentina. A este cambio geopolítico se le suma el declive del consenso de Washington que marcó la orientación tanto del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía como de la licitación de la concesión que venció este año. A su vez, en el plano exterior estamos con el Mercosur inmersos en una construcción regional que creció desde el Tratado de Asunción, que permitió dejar de lado las hipótesis de conflicto con Brasil, que apostó al mantenimiento de una institucionalidad democrática pero que en el plano comercial aún se encuentra con grandes asignaturas pendientes. No es menor para Argentina el acceso al mercado brasileño pero los socios no han podido acordar más allá de coincidencias políticas temporales, grandes proyectos comerciales vinculados al exterior. Así, es imperioso proyectar institucional y regionalmente políticas comerciales de vinculación con el mundo, que atiendan a las particularidades que venimos describiendo.

Cuarto. **Recursos de poder abstractos.** Ya la fuerza de un país no se mide en términos de los tradicionales recursos mencionados por Morgenthau sino que los factores de poder son más etéreos y abstractos (los datos, por ejemplo). Esto nos convoca a defender los activos tradicionales, como la soberanía sobre el río, pero a incluir también el control de la información de lo que transita sobre el río. Big data, inteligencia artificial, realidad aumentada a partir de esta información son algunas de las herramientas del desarrollo en el siglo XXI.

Quinto. **La cuestión de la seguridad.** No puede perderse de vista que sobre el cauce del río transitan bienes legales e ilegales. Sus márgenes corren peligro de constituirse en zonas en las que conviven ambas actividades, alterando la seguridad pública y poniendo en jaque a las propias capacidades de las fuerzas para atender a dichas amenazas, cada vez más complejas, cambiantes y sofisticadas. Así, la concesión de la Hidrovía debe asegurar los controles necesarios, la tecnología y los recursos suficientes para evitar que sea usada como corredor de las redes de crimen organizado, en especial aquellas relacionadas con el narcotráfico y el contrabando pero también problemáticas como la sobrefacturación de importadores y la subfacturación de exportadores.

Sexto y fundamental. **La necesidad de salvaguardar el equilibrio de uno de los sistemas de humedales más grandes del mundo.** Retomando la Constitución Nacional, su artículo 41 establece que todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. En este sentido, el reparto de facultades (o la competencia) para regular sobre cuestiones ambientales es concurrente entre provincias y nación, correspondiéndole a esta última el dictado de presupuestos mínimos de protección, que funcionan como piso mínimo de regulación. A partir de allí las provincias tiene la facultad de regular medidas más protectoras, pero nunca por debajo de esa regulación nacional (de existir)².

² Como refiere Molina (2011), “Como vemos, asistimos a un sistema naciente que prevé una nueva forma de descentralización de la función legislativa, posibilitando el ingreso de normas provinciales que construirán estamentos parciales que reflejarán los lineamientos políticos locales, sumados a elementos centrales unificados. Será un compuesto normológico, con controles verticales que dinamizarán nuestro federalismo, moviéndolo desde el viejo régimen de separación entre los dos órdenes a éste que la doctrina ha calificado como de concertación, una instancia superadora de los anteriores esquemas”.

Asimismo, la ley general del ambiente 25.675 establece la obligatoriedad de realizar un procedimiento de impacto ambiental en toda obra o actividad que, en el territorio de la Nación, sea susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, en forma significativa.

Así, desde Santa Fe se ha propuesto una Hidrovía verde, sustentable e innovadora que aprovechando la capacidad instalada para la producción de biocombustibles apunte a fuentes de energía renovables. Aquí será fundamental la reglamentación de la nueva ley de biocombustibles. Donde el mundo vira hacia una mayor sustentabilidad, esta fuente energética es un caso de éxito de la economía circular. Son necesarias medidas de impacto ambiental que garanticen la conservación de los bienes y servicios ecosistémicos, tomando integralmente la gestión de la cuenca y promoviendo tanto la restauración ecológica como planes de adaptación al cambio climático.

Lo expuesto anteriormente otorga trascendencia a la redefinición de una política de desarrollo para Argentina, que invite al debate constructivo y que requiere de la participación protagónica de las provincias, sus sectores productivos y sus entramados científicos tecnológicos.

La meta es clara para el desarrollo nacional y el gobierno de la Provincia de Santa Fe se ha comprometido a liderar el proceso para asegurar una Hidrovía Federal, Innovadora, Estratégicamente proyectada al mundo, Soberana, Segura y Verde, que garantice el necesario salto cualitativo para la producción y el trabajo. Una política de desarrollo que, entendiendo las particularidades de nuestros territorios, resignifique el interés nacional sobre la base de la inclusión de todos los argentinos y argentinas, y con esa potencia, con el Mercosur como plataforma, pueda proyectarse sólidamente al mundo.

Infraestructura e Integración Regional El caso de los Corredores Bioceánicos que atraviesan y desafían a la Argentina

Por Valentina Astudillo Naveda¹

Un análisis de la situación de la infraestructura en el mundo indicaría un panorama general en el que los países de América Latina y el Caribe (ALC) se ubican junto con los países Africanos en los últimos puestos del índice general de calidad de la infraestructura elaborado por el World Economic Forum (WEF). “Los indicadores disponibles – aún con sus limitaciones – muestran que el desempeño general de la infraestructura y sus servicios en ALC no ha progresado en los últimos años y que su brecha con los países desarrollados no se ha achicado”².

En un mundo globalizado, amenazado por el cambio climático, grandes crisis humanitarias, económicas y sociales, y recientemente arrasado por una pandemia a causa del COVID-19; la infraestructura debe ponerse en discusión. En particular, América Latina debe pensar una política a largo plazo estratégicamente ligada a la infraestructura y a una transición energética sustentable. No es menor resaltar que en Sudamérica se encuentran los países número 5 y 8 en extensión y superficie, Brasil y Argentina respectivamente.

La infraestructura constituye un elemento vertebral del modelo de desarrollo y la estructura económica de los países y de sus mercados, así como de la integración territorial de un país, haciendo posible las transacciones y flujos de comercio dentro de un espacio geográfico determinado, y también con el exterior³.

Tal es así que las redes de infraestructura componen un elemento central en la política exterior. Una “adecuada disponibilidad de obras de infraestructura, así como la prestación eficiente de servicios conexos, contribuyen a que un país o región pueda desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva” e incrementar su crecimiento hacia el exterior.

En nuestra región, se han promovido y desarrollado numerosos proyectos de integración regional, sobre todo a partir de la década de los 90s. Sin embargo, los avances en materia de infraestructura, la cooperación existente ha demostrado que los consensos, las inversiones y la articulación entre los países no son fáciles de alcanzar, obstaculizando proyectos de integración a largo plazo. Dentro de la UNASUR, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), en el marco del COSIPLAN, fue uno de los principales foros de diálogo cuyo objetivo era la planificación de proyectos para el desarrollo de la infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones, buscando mejorar la integración física suramericana. Uno de esos proyectos es la

¹ Licenciada en Relaciones Internacionales (UCC) y miembro de la Fundación Meridiano.

² Barbero, J. A. (2019). IDEAL 2017-2018: Infraestructura en el Desarrollo de América Latina (resumen ejecutivo). Caracas: CAF. Disponible en: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1467>

³ Rozas, P., & Sánchez, R. (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. CEPAL.

concreción de corredores bioceánicos que conectaran ambos océanos promoviendo la integración y el aumento del comercio internacional con el Pacífico.

Mientras que los organismos regionales en Sudamérica se encuentran en crisis y revisión, los países sudamericanos se vieron conducidos a una inserción internacional más dependiente del contexto global, quedando lejos de las grandes cadenas de valor que atraviesan el Pacífico, disminuyendo la competitividad y aumentando la irrelevancia de nuestras economías en el sistema de comercio internacional.

En este sentido, es relevante hacer énfasis en la discusión sobre los desafíos de la integración e infraestructura regional, y analizar las implicancias de los proyectos existentes como los corredores bioceánicos para la Argentina, en particular, y Sudamérica, en general. En otras palabras, debemos cuestionar qué tipo de infraestructura necesitamos, en función de qué modelo de desarrollo; y de qué forma interactúa con la integración regional.

Aquí sugiero algunos puntos que considero claves para el análisis de conectividad e integración de los países del Cono Sur, particularmente en el caso de los Corredores Bioceánicos.

¿Cuál es el proyecto de infraestructura que estamos elaborando y desde donde partimos?

Si hablamos de interconexión e interconectividad la salida es con mis vecinos. La necesidad más urgente es revertir y/o mejorar la falta de cooperación y la ausencia de diálogo en la región (y en el mundo). Argentina precisa (re)fortalecer su relación, principalmente, con Brasil -histórico socio-comercial-, pero también con Bolivia y Chile, como partes del triángulo del litio, y en lo concerniente a la minería; con Uruguay y Paraguay, respecto de la Hidrovía y los ríos navegables, la Cuenca del Plata, buques de ultramar, entre otras. Todos estos proyectos son a su vez atravesados por los corredores que interconectan sistemas multimodales de transporte entre los países de la región desde las costas Atlánticas hasta las del Pacífico.

Ahora bien, ¿cómo será esa interconexión? Desde un punto de vista geográfico, Argentina está ubicada en una posición alejada de la mayoría de las rutas troncales del comercio internacional y de los principales centros de consumo. Sin embargo, ocupamos una posición de tránsito en Sudamérica entre los dos océanos, y tenemos una extensa costa Atlántica, además de formar parte de la Cuenca del Plata, una de las más importantes del mundo por su extensión geográfica y por el caudal de sus ríos. En este sentido, nuestro país debe elaborar una definición de corredor que se ajuste a los intereses nacionales y subnacionales, que nos permita decidir cómo integrarnos en esas vías y carreteras.

Sobre los corredores bioceánicos

Los corredores bioceánicos son conexiones multimodales que vinculan territorios, personas, bienes y servicios en un sistema de integración e infraestructura nacional, regional e internacional. Estas redes de conectividad configuran corredores internacionales, conocidos en Sudamérica como bioceánicos, ya que vinculan las costas del Atlántico y del Pacífico, interrelacionando tanto las regiones intermedias como los estados subnacionales y nacionales. Esta conectividad toma en cuenta complementariedades socio-económicas, logísticas y productivas entre regiones vecinas, constituyendo lo que la Iniciativa IIRSA definió como Ejes de Integración y Desarrollo.

El sistema corredor, en sentido amplio, considera las rutas terrestres viales (principales y secundarias); el transporte ferroviario, fluvial o mixto que cruza transversalmente el continente suramericano de Este a Oeste; y el transporte marítimo (mercado de ultramar).

Los corredores bioceánicos intentan, al mismo tiempo, relacionar localizaciones productivas con mercados internos y externos que demandan esa producción; e integrar territorios mediterráneos tradicionalmente no conectados ni con los centros nacionales ni con los circuitos internacionales.

En los años noventa, en el seno de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) se comenzó a hablar de los corredores bioceánicos en nuestra región. En 1992, surge este concepto a través de los acuerdos “Corredores Interregionales de Transportes”, insertos en la concepción de la “Red Fundamental de Transportes del Conosur, el Transporte Multimodal y los Corredores Interregionales de Transporte”. A partir de allí, estos nacieron como la expresión física de la integración en el escenario del nuevo regionalismo, buscando ajustar la integración a las nuevas tendencias de apertura de la región al mundo, y aumentar el intercambio y el flujo de personas entre los diversos países de la región.

Tal es así que formaban parte de la agenda establecida en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA); y sigue aún presente en la agenda del MERCOSUR y de la Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (ZICOSUR) - organización conformada por estados subnacionales de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Perú, Paraguay y Uruguay- ; al mismo tiempo que dentro de relaciones bilaterales y multilaterales suramericanas.

Los tres corredores que atraviesan y desafían a la Argentina

Es posible identificar en la Argentina tres corredores bioceánicos prioritarios. En primer lugar, el **Corredor Bioceánico Norte** (Eje de Capricornio), que une el litoral Atlántico con el litoral Pacífico conectando el puerto de Paranaguá en Brasil con el de Antofagasta en Chile, atravesando el Noroeste (NOA) y el Noreste (NEA) y articulando con la Hidrovía Paraguay-Paraná. Este eje se ha convertido en un corredor estratégico no sólo por la expansión de la frontera agroindustrial en el NEA, sino porque atraviesa la zona del NOA, el sur de Bolivia y el norte de Chile, donde se encuentran grandes reservas de litio, donde se vienen desarrollando proyectos con el objetivo de facilitar su extracción y comercialización; y comprende la región ATACALAR.

En segundo lugar, el **Corredor Bioceánico Central**, el eje logístico que vincula a los países del Mercosur con Chile a través del Túnel de Agua Negra. Este corredor conecta las principales ciudades y actividades económicas de Argentina, Uruguay, Brasil y Chile. Está compuesto principalmente de vías terrestres de transportes pero que buscan integrarse con vías fluviales y aéreas. Los territorios atravesados, además de incluir el centro industrial de Argentina, poseen un gran potencial minero y frutihortícola.

Por último, el **Corredor Norpatagónico**, une el norte de la Patagonia de Argentina y Chile, vinculando el puerto de SAE y Bariloche, con Puerto Montt en Chile. Aquí se destaca la infraestructura industrial, aeroportuaria y pesquera con el fin de potenciar el desarrollo desde el comercio, y fundamentalmente el turismo y el intercambio cultural.

Puntos claves para el análisis

Como adelantamos, Argentina cuenta desde hace muchos años con varios proyectos de Corredores Bioceánicos impulsados por distintos actores internacionales, regionales, nacionales y locales pero que aún no se han implementado. Por ello, es necesario analizar los siguientes puntos claves en miras a evaluar su viabilidad:

Infraestructura y competitividad. La conexión física es condición necesaria para la creación de espacios económicos ampliados a través de redes y sistemas de transporte eficientes y competitivos; como también para fortalecer una integración interna y armonizada con los países vecinos. La competitividad es la base de estos proyectos en tanto buscan reducir los costos logísticos y los tiempos; y garantizar la calidad y la seguridad de los viajes y servicios. Además, hay que observar los diferentes niveles de competencia, en función de factores geográficos, políticos y tecnológicos entre las vías de transporte y el sistema portuario: entre puertos marítimos del Pacífico y del Atlántico; entre puertos de un mismo océano; entre puertos marítimos de una misma región o país.

Inversión y financiamiento. El financiamiento es uno de los mayores desafíos que presentan estos proyectos de infraestructura en la región. Se necesita de grandes inversiones para las obras. El financiamiento para estos proyectos proviene, generalmente, de organismos multilaterales de crédito (BID, CAF, FONPLATA), mientras que las inversiones privadas y subnacionales son escasas.

Sustentabilidad y externalidades. Uno de los grandes retos en materia logística en los próximos años es la sostenibilidad ambiental. Las cargas son el área de transporte cuyas emisiones presentan un enorme crecimiento. La conectividad de territorios aledaños con grandes urbes es un desafío que presenta externalidades positivas en cuanto a integración comercial y desarrollo productivo. Sin embargo, modificar la frontera geográfica de la actividad económica puede tener un impacto amenazador en los precios de las tierras generando nuevas tierras disponibles y estimulando la explotación de espacios ambientalmente sensibles (deforestación, pérdida de biodiversidad, etc.).

Planificación e integración. El análisis puede y debe mejorarse con una planificación territorial a largo plazo, aprovechando diversos registros estadísticos de distintos tipos de cargas, transportes y de flujos en rutas, ferrocarriles y río navegables. Esto ayudará a la identificación de prioridades de inversión, y a la elaboración de diagnóstico y propuestas sostenibles que se ajusten a los sistemas productivos económicos y de exportación de las provincias y regiones. La integración precisa de aprovechar las ventajas que proporciona el transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná que constituye un eje articulador de estos corredores; desarrollar polos tecnológicos que se retroalimenten con el flujo constante de transferencias de mercancías y de tecnología⁴; consensuar una política sobre la exportación de servicios de transporte entre los diferentes actores involucrados; entre otras.

Actores. La participación de los actores en la planificación y ejecución de los proyectos es imperativa. Los gobiernos subnacionales, la presencia interministerial e intersectorial, la voz de las poblaciones, y los consensos con el sector privado, deben considerarse en la discusión sobre los corredores y la interconectividad nacional y regional. A su vez es fundamental la profundización de investigaciones y trabajos académicos recientes que estudien las ventajas y desventajas logísticas, geopolíticas y comerciales de la utilización de los corredores.

Breves conclusiones

Estos modelos de integración están fuertemente orientados a la inserción internacional. Refuerzan y agilizan la exportación de materias primas sin atender a una diversificación del mismo y sin mirar “hacia dentro”. Un gran desafío es lograr la integración intrarregional mediante el diseño armonizado de planes nacionales de infraestructura que facilite y potencie el vínculo físico entre los países de la región, y entre las provincias o gobiernos subnacionales entre sí. Es importante analizar la relación

⁴ Martínez, V. G. (s/f). Los Corredores Bioceánicos y la seguridad y defensa en Sudamérica. *Desafíos Nacionales en un contexto internacional complejo*, 167.

entre diferentes proyectos de infraestructura, bajo un proyecto integral de desarrollo. Los avances asimétricos además obstaculizan el desarrollo y la integración subnacional. Aquí se vuelve relevante pensar en los modos de financiamiento federal y capacidades de gestión provinciales para impulsar estos proyectos. Es un debate que debe enfrentarse de manera federal, incitando al diálogo intersectorial y multinivel.

Si bien el comercio ha sido desde el inicio el motor de los corredores bioceánicos, sería interesante profundizar en las oportunidades de cooperación transfronteriza, de promoción del turismo, de generación de empleo y nodos tecnológicos, de digitalización de redes y procesos generando vínculos intermodales de transporte, y elevar estándares ambientales.

Todo ello implica la necesidad de una articulación regional para la planificación y elaboración de políticas a largo plazo, apuntando a la integración, el desarrollo económico-social y la competitividad, con participación de la academia, el sector privado y las sociedades locales, regionales e internacionales.

La Primera Reunión de Ministros de Infraestructura Mercosur refleja que estamos en camino. Los siguientes pasos deben dirigirse a reforzar la palabra subnacional, de la sociedad civil y el sector privado y el científico tecnológico. Por último, estamos hablando de recursos naturales que requieren repensar un modelo sustentable de infraestructura, que tenga como prioridad el control del impacto ambiental, lo cual no es secundario.

ORDEN MUNDIAL IMAGINADO



La cuarta fase del universo Marvel

Análisis sobre “The Falcon and the Winter Soldier”

Por Agustina Severi¹

[Este artículo contiene spoilers de “Avengers: Endgame” y de la serie “The Falcon y the Winter Soldier”]

Luego del rotundo éxito de la fase 3 del Universo Cinematográfico de Marvel (MCU por sus siglas en inglés) con la película más taquillera de la historia “Avengers: Endgame”, la franquicia deja de lado la pantalla grande y nos trae una nueva propuesta a través de la plataforma de streaming Disney +. En contexto de pandemia, Marvel da comienzo a la fase 4 de su universo con una seguidilla de miniseries protagonizadas por los vengadores secundarios que las películas anteriores nos permitieron conocer. Ellos y ellas serán el punto principal de estas series, con un pasado propio por contar y nuevos desafíos a enfrentar en un mundo diferente al que antes conocíamos.

La saga del infinito (fase 1, 2 y 3) del MCU se caracterizó por producciones basadas en cómics y pensadas para ser catalogadas como películas para todo público. Esta última característica permite que su proyección a nivel local e internacional sea mucho más amplia, que la que podría llegar a tener una película independiente, lo que provoca en el mundo de Hollywood visiones encontradas sobre si estas producciones son cine o no. Una gran masa de directores cree que estas películas son “vacías” o que “no son cine de verdad”. Un ejemplo particular es el del reconocido director Martin Scorsese que en una entrevista con la revista Empire declaró que “no es el cine de seres humanos tratando de transmitir experiencias emocionales y psicológicas a otro ser humano”. Opinión a la que se sumaron directores como Francis Ford Coppola, Palme d’Or Ken Loach, el cineasta brasileño Fernando Meirelles, entre otros.

Sin embargo, los hermanos Russo, directores de los últimos éxitos de Marvel chocan con esta visión y ven a este universo como una poderosa herramienta política y que van más allá del cine. En una reciente entrevista con The Guardian afirman que “las películas de los Vengadores fueron una poderosa herramienta política, en el momento adecuado” y que al mismo tiempo retoman no solo eventos históricos sino que problemáticas de la realidad que pueden ayudar a que en nuestro mundo se tomen mejores decisiones.

El análisis de este escrito va a estar basado en la segunda miniserie estrenada del MCU en Disney + “The Falcon and the Winter Soldier” (FAWS) la cual, a pesar de no estar dirigida por los Russo, continúa con esta idea de mostrar a través de la ficción y los superhéroes problemas existentes y latentes en el mundo real. De hecho el escritor de esta producción, Malcom Spellman, asegura que en la creación de esta serie se optó por entregar un mensaje político de manera “más obvia” y que no parezca casualidad como en ediciones anteriores. Agrega también que esto se pudo realizar gracias a “la magia de abrazar la diversidad en la sala de escritores y tener un personal casi completamente afroamericano te permite aprovechar la cultura pop”.

El mundo que nos presenta FAWS se centra en la era post “blip”, contexto que sucede luego de Endgame, en la cual el villano Thanos logra evaporar a la mitad de la población de la tierra y 5 años después todos los Vengadores luchan contra él y con el triunfo traen nuevamente a la mitad que había

¹ Estudiante de 4to año de la Licenciatura en Gobierno y Relaciones Internacionales (UADE). Coordinadora en Polítólogos Al Whisky. Buenos Aires, Argentina. agus.severi@hotmail.com

desaparecido. Si bien habíamos tenido un vistazo de algunas características de este mundo en la última película de la fase 3 “Spider-man: Lejos de casa”, la serie que gira alrededor de Sam Wilson (Falcon) y Bucky Barnes (Winter Soldier) se adentra más en el mundo post blip y nos muestra un entramado de consecuencias sociales y geopolíticas que este fenómeno causó. Capitulando a su primer episodio como “un nuevo orden mundial”, la primera característica que se puede observar es que la serie se concentra en dos problemáticas específicas: la crisis de refugiados y el racismo.

Adentrándonos en primer lugar en la cuestión de los refugiados, si bien todavía no hay una película o serie que describa explícitamente que es lo que sucedió en los 5 años en los que la mitad de la población se evaporó, podemos recolectar de las últimas producciones que gracias al blip las fronteras comenzaron a ser difusas y la gente que quedó se fue mudando por todo el mundo y se instaló en cualquier lugar que pudieran encontrar. Cuando los Vengadores logran traer a la mitad evaporada, estas personas intentan volver a sus hogares encontrándose con estos ocupados por otras personas. En un intento por solucionar esta situación, se crea el Consejo Global de Repatriación para ayudar a los que volvieron a recuperar su vida anterior. Pero ¿qué sucede con los que nunca se fueron? ¿A quién pertenecen realmente estos espacios?

En este contexto, aparecen los supuestos villanos de la serie llamados Flag-Smashers. Un grupo de refugiados que quiere regresar al mundo “sin fronteras” y que está liderado por Kali Morgenthau, la cual representa una visión antinacionalista y su personaje está basado en un villano del Capitán América de un cómic creado post Guerra Fría. A lo largo de la serie, no solo podemos encontrar paralelismos con las problemáticas que enfrentan los refugiados de nuestro mundo sino también con las distintas consecuencias que los Estados enfrentan debido a la pandemia del Covid-19.

Ambos mundos presentan un fenómeno en particular: la incrementación de problemas transfronterizos. Si bien nosotros estamos atravesando una pandemia y Marvel juega con este fenómeno a través de un mundo post blip, podemos establecer una clara semejanza entre las dos situaciones. De hecho, Malcolm Spellman destaca que lograron reflejar una conectividad entre el mundo real y el mundo de FAWS debido a que ya estaban trabajando estos conceptos al comienzo de la grabación, pero luego debieron suspender por la pandemia y al retomarla esto les dio la ventaja de poder volver a trabajarla y hacer una adaptación correcta de la situación.

Sin embargo, la serie también continúa con una propuesta que Marvel viene trabajando en algunas películas que es el papel de los villanos. En esencia, estos filmes específicos nos hacen cuestionarnos quiénes son los verdaderos villanos o si realmente los podemos clasificar como tales. En esta ocasión, logra este objetivo presentándonos a un villano que, por lo menos al comienzo, no sigue una agenda personal ni busca poder ilimitado o dinero, sino que tiene demandas lógicas y necesarias para este nuevo mundo como lo es la necesidad de vivienda y comida para la mitad de la población que está siendo desplazada de los que fueron su hogar por 5 años.

Ahora bien, los personajes que responden a estos villanos (y otros que se enmascaran con el nombre de héroes) son los legendarios amigos del Capitán América: Falcon y Winter Soldier. Aquí es donde se va a ver reflejada la segunda problemática mencionada que es el racismo y va a girar en torno a la aparición de un nuevo Capitán América. En el final de Avengers: Endgame descubrimos que Steve Rogers deja este puesto y le entrega el escudo a Sam Wilson (Falcon) a lo que él le responde que el escudo “se siente como si fuera de alguien más”. Es una realidad que en el Universo Cinematográfico de Marvel la cantidad de superhéroes negros es extremadamente reducida en comparación de los superhéroes blancos y esto nos presenta un interrogante: ¿Para quiénes son los superhéroes? En FAWS vamos a encontrar las dos visiones que chocan ante la presencia de un nuevo Capitán América, como

también algunas situaciones específicas que reflejan la realidad de un mundo racista y que en esta ocasión pondrá especial foco en Estados Unidos.

Sam Wilson (Falcon) es un superhéroe afroamericano y en comienzo el nuevo Capitán América, aquel protagonizado desde un primer momento por un hombre blanco, rubio, de ojos claros extremadamente patriota, que defendía el sueño americano contra todo obstáculo. Por esto mismo, cuando la población estadounidense descubre que Sam tenía ahora el escudo comienzan a aparecer quienes están a favor y quienes dicen que el mundo todavía no está listo para un Capitán América afroamericano. Parte de estos últimos lo conforman la gran mayoría del gobierno de Estados Unidos los cuales engañan a Falcon y logran que les entregue el escudo para dárselo a quienes ellos creen que debería ser el nuevo capitán. Un soldado americano, que visualmente es una copia de Steve Rogers y que representa los valores del país.

A pesar de que este parece ser el interrogante principal, a medida que avanza la serie vamos conociendo también la postura de Sam quien no quiere tener el escudo. En principio, no se cree merecedor del mismo (y que nadie más lo es), pero luego el dilema deja de ser si lo merece o no y pasa a preguntarse si es digno para sí mismo reclamar un símbolo nacionalista de un país que lo ha rechazado histórica y sistemáticamente. Estas dudas comienzan con la aparición de Isaia Bradley, un supersoldado negro que recibió el mismo suero que el Capitán América, sobrevivió al mismo y el gobierno lo torturó por años para descubrir cómo es que había podido tolerar el suero hasta que logró fingir su muerte y escapar. Isaia le reafirma a Sam que nunca dejarán que el Capitán América sea una persona negra y que al mismo tiempo ningún hombre negro que se respete a sí mismo debería querer ese rol.

FAWS también presenta algunas escenas particulares que hacen referencia a las políticas raciales estadounidenses. En el primer episodio, Sam y sus familias son negados de un préstamo en el banco puntualmente por ser negro y tener un vacío crediticio de 5 años por el blip. En otro capítulo, Sam y Bucky están discutiendo en la calle y sucede un episodio de violencia policial en la que la policía retiene e inmoviliza solo a Sam.

En definitiva, esta serie continúa con la idea que Marvel viene trabajando en sus últimas cintas de tener un impacto que sobrepase al simple entretenimiento y llevar un mensaje político que invite a reflexionar al espectador. En esta ocasión, con una mayor impronta y con el mensaje escrito en negrita. A pesar de que la serie ya llegó a su final y no está planeada una segunda temporada, en el último episodio no se dio un cierre concreto a las problemáticas mencionadas.

El Universo Cinematográfico de Marvel nos presenta un mundo destartalado en el que el blip sucedió, dejando una grave crisis de refugiados, problemas fronterizos entre Estados y probablemente en las próximas cintas logremos conocer más sobre los nuevos (y viejos) problemas que propone este mundo post blip. Sam Wilson, luego de asumir el rol del Capitán América, nos deja un mensaje optimista frente a esta nueva realidad: a pesar de que admite que miles de personas lo odiarán cada vez que levante el escudo, cumplirá este rol porque cree que el mundo puede hacer un trabajo mejor. Afirma que el mundo necesita nuevos héroes y que el Capitán América es quien representa el escudo y no al revés, lo que nos da la pauta que este símbolo significará algo muy distinto en las manos de Sam que en las del antiguo Capitán América.

Referencias

Baysinger, Tim. (16 de mayo del 2021). *The Falcon and the Winter Soldier: no tiene miedo de apoyarse en una política racial incómoda*. The Wrap. Recuperado de: <https://www.thewrap.com/the-falcon-and-the-winter-soldier-captain-america-sam-wilson/>

Gilbert, Sophie. (23 de mayo del 2021). *El poder de un Capitán América escéptico*. The Atlantic. Recuperado de: <https://www.theatlantic.com/culture/archive/2021/04/falcon-and-winter-soldier-skeptical-captain-america/618686/>

Rose, Steve. (5 de marzo del 2021). *Los directores de Marvel, los hermanos Russo: “Las películas de Los Vengadores fueron una herramienta política poderosa, en el momento adecuado”*. The Guardian. Recuperado de: <https://www.theguardian.com/film/2021/mar/05/marvel-directors-the-russo-brothers-the-avengers-films-were-a-powerful-political-tool-at-the-right-time>

Semlyen, Nick. (11 de julio del 2019). *The Irishman Week: Entrevista de Empire a Martin Scorsese*. Empire. Recuperado de: <https://www.empireonline.com/movies/features/irishman-week-martin-scorsese-interview/>

Vary, Adam. (20 de marzo del 2021). *¿Por qué “The Falcon and the Winter Soldier” se enfoca tanto en la raza, el nacionalismo y el mundo actual?*. Variety. Recuperado de: <https://variety.com/2021/tv/news/falcon-and-winter-soldier-race-nationalism-malcolm-spellman-1234935019/>

Mundo imaginario: Islands in the Net

Por Adrien Sargent¹

Texas, año 2023. El asesinato con un dron del representante de un micro-Estado acusado de dedicarse al tráfico de datos desata una sucesión de acontecimientos convulsionando al orden mundial. No se trata de un escenario de conflicto estudiado por militares de alguna potencia inquieta por los efectos no deseados de la digitalización, sino de una novela de Bruce Sterling publicada en 1988: *Islands in the net*. Considerada como una referencia del género cyberpunk, impacta por lo visionario de muchos de sus aspectos además de deleitar al lector buscando terrenos de juego para enfoques de las relaciones internacionales.

Cortando con el middleman

Volviendo al mundo de Sterling, la reivindicación del atentado por la misteriosa organización "Free Army of Counter-Terrorism" (F.A.C.T.) lleva al encuentro de la protagonista Laura Webster con la primera pieza del tablero mundial en moverse: la Convención de Viena. Esta organización parece ser el resultado de una ONU transformada en una institución más ágil y eficiente que la que conocemos, todavía enaltecida por haber puesto fin a la guerra fría con el desarme nuclear de sus miembros. Cumplió entonces con el sueño del liberalismo aunque con una pizca de realismo al parecer funcionar Viena sobre un balance de poder entre Estados dejando de lado toda discusión ideológica. De hecho no es descartable que el autor la haya denominado "Convención de Viena" no solamente como un guiño al Organismo Internacional de la Energía Atómica pero también por el Congreso de Viena que se había distinguido en la primera parte del siglo XIX al mantener la paz entre las grandes potencias del momento. Un recuerdo invocado hace poco por Haass y Kupchan (2021) como solución a nuestra propia realidad trastornada. Sin duda, Laura Webster se sorprendería del *aggiornamento* propuesto por los autores de sumar a la mesa a las multinacionales en los temas que les compete. Para ella la relación ya es inversa: los Estados dependen más de las multinacionales que al contrario. Aun así, vacila cuando se le propone que organizaciones como Rizome de la cual es socia -las multinacionales que practican la democracia económica no tienen empleados- pasen el Rubicón al formar un ejército mundial restableciendo el orden y cortando definitivamente con este "middleman" estorboso: el Estado. La protagonista se enfrenta entonces a un conflicto interior entre su sentimiento de pertenencia nacional y la "gemeinschaft" de Rizome. Esta tensión constituye de hecho un elemento estructurante del mundo de Sterling donde los personajes se ven preguntados regularmente si se ubican en la categoría "multinationalist". Incursionando en un pequeño spoiler para terminar de ilustrar este punto, es imposible no evocar la doble paradoja que revela ser la F.A.C.T. como organización transnacional anti-terrorista compuesta de militantes ultranacionalistas determinados a eliminar, a golpes de exocets o drones asesinos, cualquier amenaza a la soberanía estatal per se. Un poco como si el destierro de los que De Santibáñez (2020) bautizó como conservadores populares les hubiese empujado a una radicalización extrema.

¿El futuro ya llegó?

¹ Miembro de Fundación Meridiano

Es habitual afirmar que la realidad supera la ficción. En primera instancia, *Islands in the net* no parece escapar a ello y varias intuiciones del autor que a lo mejor habrían parecido revolucionarias para 1988 hacen ya parte de nuestra cotidianidad. Por ejemplo, lo que hoy llamamos internet y que el autor puso en el centro de su novela aunque tal vez quedándose corto. Si bien acertó con el desarrollo de zapatillas, relojes, lentes y otros objetos conectados, plantea un uso restringido de la red por el costo del flujo de datos. Así, incluso para los socios de Rizome, las videollamadas son excepcionales y la tendencia es más bien de mandarse mensajes de voz. Quizás lo que pase con la neutralidad de la red en nuestro mundo nos devuelva a un Sterling finalmente adelantado en este aspecto. Otra anticipación relevante viene con los "data havens": zonas donde proliferan la copia ilegal de softwares y sobre todo el robo y luego procesamiento de datos personales extraídas de las multinacionales que, no obstante esto, terminan comprando de vuelta para sus propios beneficios. Ahí también podríamos decir que no previó el auge de las grandes plataformas que de alguna forma ya internalizaron este tipo de negocio. Sin olvidar otras notables innovaciones tecnológicas como el uso metódico de vehículos aéreos no tripulados para el combate y los vehículos autónomos oficiando de taxis, Sterling propone también cambios significativos en la organización social. La determinación de Laura de no resignar protagonismo pese a su flamante maternidad, la sororidad con la cual se mueven las socias de Rizome y más sencillamente los personajes femeninos con posiciones de poder anuncian las luchas para reafirmar el rol de las mujeres. En un registro mucho más anecdotico, aprendemos también por boca de Laura que Estados Unidos tuvo un presidente de color sin que quede claro el impacto en cuanto a las tensiones raciales existentes allí. Faltarían más detalles, pero parece que el cambio climático se solucionó en parte gracias al abandono de la idea del vehículo particular aunque al costo de haber dejado un panorama desolador en los vastos suburbios norteamericanos no construidos para ello. Finalmente, la militancia de varios personajes para una comida sintética hecha en base a una proteína monocelular, que oponen a la agricultura vista como peligrosa por su cortejo de químicos, luce todavía demasiado adelantada para nuestro 2021. Sin embargo, la visión más profunda de Sterling viene indudablemente de la presencia de focos de rechazo a la expansión de la red y de sus fuerzas globalizadoras que de hecho le dan el título a su novela. Desde la moneda digital soberana de Granada para evitar que su riqueza sea absorbida por los puntos de mayor densidad de la red hacia la "Inadin cultural revolution" de tuaregs liderados por un "postindustrial tribal anarchist", Laura Webster se confronta a un mundo tan lejano como el nuestro de la globalización feliz. Algo que resuena con el arribo de líderes combinando conservadurismo y neomercantilismo en el centro mismo del orden mundial previsto por el enfoque crítico de Cox (1981) al integrar las advertencias de Polanyi con su concepto de doble movimiento basado en el desarraigado histórico de lo económico de lo social.

De un imaginario a otro

Se ha destacado en varias oportunidades la circularidad de imaginarios entre autores de ficción y actores políticos. Bruce Sterling podría ser un caso paradigmático por su posición de editor en la revista *Wired* donde confluyó la contra-cultura tecnófila con la derecha del GOP encarnada por Newt Gingrich para forjar en los noventa lo que Durand (2021) identifica como la ideología californiana. De ahí emergió luego el Consenso de la Silicon Valley prometiendo, según este último autor, la dinamización de la economía por los startpers, la autonomía y creatividad en el trabajo, la cultura abierta y de la movilidad, la prosperidad compartida y el declive del Estado. Es evidente que Sterling retoma estos ingredientes para componer su mundo imaginado salvo tal vez el de prosperidad compartida que difícilmente encajaría en una obra cyberpunk. Tomar en cuenta este aspecto ayuda a entender mejor el disparador en la estructura interna de *Islands in the net*: la proposición de una multinacional de mediar entre data havens que se disputen el liderazgo tecnológico con la retorcida esperanza de inducirlos a integrarse entre sí para que sean más burocráticos y por lo tanto menos eficientes. Esta fe desmedida en el "small is beautiful" es entonces la que habilita la visión de un mundo donde micro-estructuras

pueden llevar la delantera a poderosas multinacionales e incluso desafiar el orden mundial desde el Sur global. Evidentemente las promesas incumplidas del Consenso de la Silicon Valley expliquen las mayores divergencias observadas entre nuestro mundo y el de *Islands in the net*, particularmente en su aspecto digital. Otro imaginario común pero menos sutil se vislumbra a través del rol jugado por el continente africano en la novela. La idea de que estaría condenado a quedarse en el basural de la Historia se refleja con su condición de receptor privilegiado de armas alimentando conflictos anacrónicos, con sus hambrunas persistentes y con su miríada de Estados fallidos. El único contrapunto a este esquema viene con el "Azanian empire" sudafricano que, en una mordaz exposición mearsheimeriana, es presentado a Laura como la última esperanza del continente.

¿Condenados por la entropía?

Colocándose como tercer vía entre la visión que anuncia un conflicto inevitable entre grandes poderes y aquella que apuesta a la conservación o renovación del orden liberal internacional, la metáfora de un mundo entrópico acuñado por Schweller (2011) tomó masa crítica últimamente en *papers* de internacionalistas. Es que el aparente creciente desorden global al cual nos confrontamos encaja muy bien con este principio de la termodinámica describiendo que para cualquier sistema aislado, el desorden solamente puede aumentar. *Islands in the net* con sus retrovirus, armas bacteriológicas, amenazas terroristas y sobre todo crecientes conflictos entre actores que se suelen poner en planos distintos es un buen candidato a la categoría de mundo entrópico, si la hay. El riesgo es de caer una vez más en el traslado de conceptos desde las ciencias naturales a las ciencias sociales sin mayor reparo (Blinder, 2021). La evidencia de profecías autocumplidas en las ciencias económicas por ejemplo debería incitarnos a la prudencia antes de invocar leyes supuestamente ahistoricas o exógenas para entender nuestro mundo. Tal vez concentrándonos en este corolario del segundo principio de la termodinámica que dice que son los procesos irreversibles los que hacen aumentar la entropía, lleguemos a sacar mejor provecho de la metáfora entrópica. En este sentido, interrogarnos sobre los procesos que nos llevarían a mundos imaginados tal como el de *Islands in the net* es un ejercicio más que estimulante.

Referencias

- Blinder, D. (2021). Realismo y Relaciones Internacionales: una observación desde la historia de la ciencia y la epistemología. *Estudios Internacionales*, 53(198), 119-137. doi:10.5354/0719-3769.2021.58346
- Cox, R.W. (1981). Social Forces, States and World Orders: Beyond International Relations Theory. *Millennium-Journal of International Studies*, 10(2), 126–155.
- De Santibañes, F. (2020). ¿Hacia un nuevo orden conservador? La Argentina y la transformación del sistema internacional. *Perspectivas Revista De Ciencias Sociales*, (10), 42–56. <https://doi.org/10.35305/prcs.v0i10.361>
- Durand, C. (2021). *Tecnofeudalismo. Critica de la economía digital*. Ediciones La Cebra.
- Haass, R., Kupchan, C. (23 de marzo de 2021). The New Concert of Powers. *Foreign Affairs*. <https://www.foreignaffairs.com/articles/world/2021-03-23/new-concert-powers>
- Schweller, R. (2011). Emerging Powers in an Age of Disorder. *Global Governance*, 17(3), 285-297.

EnClave



ISBN 978-987-88-1398-1

A standard linear barcode representing the ISBN number 978-987-88-1398-1.

9 789878 813981



FUNDACIÓN MERIDIANO
Estudios internacionales y Política Exterior