

**COMUNICACIÓN TÉCNICA N°265**

**Área Desarrollo Rural**

**El rol de los actores institucionales y la  
sociedad en la región Norpatagónica**

Trabajo realizado en el marco del II Taller Binacional Argentino-Chileno Araucanía-Norpatagonia: cultura y espacio. Eje Construcción socio política en Norpatagonia. San Carlos de Bariloche, 28-29 de abril de 2011. Organizado por el Instituto de Investigaciones en Diversidad Cultural y Procesos de Cambio. Universidad Nacional de Río Negro.

**MADARIAGA, Marta Cecilia**

**2011**

■ **Ediciones**

Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria  
Centro Regional Patagonia Norte  
Estación Experimental Agropecuaria Bariloche. "Dr. Grenville Morris"  
eeabariloche.cd@inta.gov.ar



# El rol de los actores institucionales y la sociedad en la región norpatagónica

Marta Cecilia Madariaga<sup>1</sup>

2011

INTA Bariloche

Trabajo realizado en el marco del II Taller Binacional Argentino-Chileno Araucanía-Norpatagonia: cultura y espacio. Eje Construcción socio política en Norpatagonia. San Carlos de Bariloche, 28-29 de abril de 2011. Organizado por el Instituto de Investigaciones en Diversidad Cultural y Procesos de Cambio. Universidad Nacional de Río Negro.

## Contenido

El rol de los actores institucionales .....	1
y la sociedad en la región norpatagónica .....	1
Resumen .....	2
Introducción.....	2
La región norpatagónica y las principales agencias presentes .....	3
Finalidad de los corredores bioceánicos .....	4
Los actores.....	6
Las visiones, sus fundamentos y los puntos en común.....	8
Tensiones actuales entre instituciones y sociedad.....	10
Las prioridades y la planificación.....	14
El ambiente y el Ordenamiento Territorial .....	15
Discusión.....	17
Bibliografía .....	18

---

<sup>1</sup> Doctora en Geografía. INTA – Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria. Bariloche. Modesta Victoria 4450. 8400 – Bariloche.

## **Resumen**

La región norpatagónica históricamente fue protagonista de procesos conjuntos a ambos lados de la cordillera. Más allá de la presencia de diferentes visiones y objetivos específicos, se plantea en la actualidad una nueva mirada binacional que conlleva la posibilidad y la práctica de acuerdos y decisiones compartidas. En este sentido es que se conjugan iniciativas que parecieran estar orientadas a la consecución de objetivos generales en cierto modo comunes, relacionados a la integración y con una mirada binacional. Éstos, debieran favorecer la potencialidad de la región, evitando aspectos adversos e indeseados, reduciendo los impactos ambientales negativos y dando lugar a una región transnacional con continuidad y coherencia en relación a ciertos aspectos vinculados directamente con la población involucrada, como serían los relacionados a migraciones, comercio y turismo entre otros. Una de estas iniciativas son los corredores bioceánicos, que pueden ser entendidos como ejes de integración. Se plantea como fundamental que los actores sociales expresen sus posturas y necesidades y las medidas requeridas para compensar y negociar los intereses de los restantes actores interactuantes, develándose en conjunto los intereses territoriales. De igual manera es necesario conocer los objetivos y alternativas propuestas explícitamente por la política pública, puesto que es ella quien debe representar democráticamente los usos y prioridades de un territorio. De estas interacciones surgen tensiones y conflictos que signan el vínculo entre sociedad y naturaleza, naciendo de allí las decisiones relativas al destino que se dará al territorio y a las modalidades para aprovecharlo.

En esta contribución se presentan algunos de los actores en norpatagonia, sus enfoques, interacciones e intereses en un mismo espacio, intentando comprender en qué medida responden a las necesidades de la región.

## **Introducción**

En todo territorio fronterizo tienen lugar –ineludiblemente- complejos e interesantes procesos que requieren de un análisis detallado para poder ser abordados adecuadamente. Un aporte para poder encararlos seguramente lo proporciona el análisis regional, sin dejar de lado la perspectiva histórica.

En la región norpatagónica se conjugan iniciativas que parecieran estar orientadas a la consecución de objetivos generales en cierto modo comunes, relacionados a la integración y con una mirada binacional. Estas iniciativas proceden de diversa extracción y (que tienen su explicación en un contexto de escala macro) seguramente son la consecuencia de procesos mayores y de más larga data. En esta contribución se intentará presentar los actores presentes, sus enfoques y considerar la forma cómo diversas agencias e intereses interactúan en un mismo espacio y la medida en que se orientan con cierta coherencia a las necesidades de la región.

### **La región norpatagónica y las principales agencias presentes**

Se visualiza una región binacional dominada por Áreas Naturales Protegidas<sup>2</sup> en virtud de sus particularidades y riqueza natural, gestada como zona de frontera desde ambas naciones. Son jurisdicción de los Estados Nacionales y Provinciales<sup>3</sup> con objetivos variados, pero donde parecieran dominar intereses de integración. Aquí tienen lugar planteos que esgrimen objetivos de desarrollo económico, integración binacional, turismo y conservación, algunos de ellos aparentemente contrapuestos.

Se presenta como una región en cierto modo contradictoria, ya que se plantea como espacio marginal con sus propias debilidades que facilitan su sumisión a lógicas extra-regionales, a menudo en tensión con los intereses locales (Navarro Floria 2009:16), mientras que por otro lado se considera como una revalorización de un espacio hasta hace poco considerado marginal por los estados argentino y chileno (Rosales 2011: 151) y que históricamente fuera objeto de conflictos planteados por ambos Estados en torno al establecimiento limítrofe. En ningún caso, ni anteriormente ni en tiempos actuales, los conflictos se gestaron entre los pueblos que habitan a ambos lados de la cordillera, más bien todo lo contrario, ya que en este territorio fueron permanentes los flujos en ambos sentidos, compartiendo numerosos rasgos culturales.

Como parte de este proceso de revalorización cabe mencionar a sus ciudades intermedias y periféricas, vinculadas a áreas naturales protegidas, que pasan a ser objeto de interés y atracción por parte de la población de los grandes centros urbanos a nivel nacional y de las zonas rurales circundantes. Estas ciudades intermedias toman importancia como centros administrativos y de servicios a escala regional

---

<sup>2</sup> Algunas de ellas son los Parques Nacionales Lanín, Nahuel Huapi, Arrayanes, Puelo, Los Alerces, Puyehue, Pérez Rosales, Alerce Andino, Chiloé, Hornopirén.

<sup>3</sup> En el caso chileno se trata de Regiones.

(Rovira, 2000). Se destaca el acelerado crecimiento demográfico de Bariloche (Madariaga, 2009:10) y Puerto Montt (Utrilla et al, 2004, 85), donde la infraestructura urbana, social y de servicios no es capaz de sostener esta tendencia.

Agruparse como región se concibe como una estrategia para negociar en términos más competitivos, pero, simultáneamente se visualiza que las grandes obras de infraestructura proyectadas para este territorio hoy no benefician al desarrollo local, ya que las actuales iniciativas de integración regional se enfocan en mejorar las vías de exportación, acelerando la extracción de recursos naturales y empobreciendo a las comunidades locales que viven de ellos.

### **Finalidad de los corredores bioceánicos**

Los análisis respecto de los corredores bioceánicos les atribuyen diversas funciones, entre ellas el transporte de bienes, turístico, integración social y económica, pero enfatizan su relación directa con la faceta comercial. Sin embargo, los empresarios coinciden que tendrá mayor desarrollo en el largo plazo el sector servicios; esta estimación se basa en que la tendencia mundial del comercio de bienes es decreciente, mientras que los servicios aumentan su participación en las economías. Siguiendo esta tendencia, los mayores niveles de inversión chilena en el exterior se focalizan en los servicios. Este es un cambio cualitativo que cuestiona la vigencia de una "segunda fase exportadora", entendida como el predominio de la producción de bienes manufacturados (Marcó, 1996, 32)

También se define a los corredores como meros conductos multimodales para transportar cargas (sólo con finalidades económicas), lo cierto es que el nombre de corredores bioceánicos define una ínfima parte de lo que en realidad involucran. Cuando en la década de los 80 el Banco Interamericano de Desarrollo lanzó la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA) los llamó Ejes de Integración y es la definición que más acabadamente interpreta las intenciones que persigue, por cuanto engloban no sólo a la economía, sino que incluyen a la cultura, el deporte, el turismo, el desarrollo local, actividades sociales y económicas que son competencia de los gobiernos locales. No obstante, con o sin intervención del Estado, el intercambio comercial siempre termina produciendo intercambios culturales y tecnológicos. Hoy los intercambios pueden ser ordenados o anárquicos, positivos o negativos. Debe ser el Estado quien vigile que esos ejes de integración sean usados en forma virtuosa.

Uno de los beneficios de estos ejes de integración es que su funcionamiento influye fuertemente en las economías locales, en algunos casos las induce a integrarse para

producir en escala y aprovechar los menores costos en fletes. Estos ejes también obligan a los gobiernos locales a hacer más competitivas sus economías, mejorando caminos rurales, vías ferroviarias o fluviales para que las producciones locales puedan usufructuar ese intercambio socio-económico (Álvarez, 2009). En este mismo sentido, y en el marco planteado por IIRSA, se hace referencia a los corredores como Ejes de Integración y Desarrollo o franjas multinacionales, donde los servicios de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones destinados a apoyar las actividades productivas específicas de cada franja deben consolidar un ordenamiento y desarrollo armónico y equitativo del espacio sudamericano y responder a estándares homogéneos de calidad. Esos ejes facilitan no sólo el acceso a zonas de alto potencial productivo que hoy se encuentran aisladas o subutilizadas por una deficiente provisión de aquellos servicios básicos (como sucede especialmente con buena parte de la Región Sur de la provincia de Río Negro y el área de influencia del Corredor Norpatagónico), sino que serán fundamentales para promover el desarrollo de negocios y cadenas productivas con grandes economías de escala, tanto para el comercio intrarregional como para la exportación a los mercados globales (López Crespo, 2008, 7).

Se sostiene que el eje del intercambio comercial ha cambiado del Atlántico al Pacífico y que se intensificará en el futuro, sobre todo por la presión y participación de China. Argentina es el país que ha experimentado el mayor aumento en el intercambio comercial con dicha nación asiática. Ésta, con una muy baja disponibilidad de recursos naturales por habitante, se enfrenta a la necesidad de garantizar su seguridad alimentaria futura. Por ello los proyectos de cooperación giran precisamente en torno a la capacidad de producción de alimentos de Argentina y de sus riquezas naturales (en especial, agua y minerales), lo que pone de manifiesto la importancia de la generación de vías rápidas (corredores) de traslado de mercaderías hacia los puertos del Pacífico. En consonancia con esta visión y en el marco propuesto por IIRSA, los objetivos planteados para el establecimiento de corredores bioceánicos son facilitar e intensificar el intercambio entre los países de la región; la formación de un espacio económico más integrado y con mayor potencial de inserción internacional; fortalecer los enlaces terrestres entre los principales centros de producción con los puertos del Atlántico y del Pacífico abriendo nuevas conexiones hacia los mercados externos. Representarían, entonces, una forma de impulsar, en el plano interno, el desarrollo de áreas, localidades y sectores productivos que se sitúan en su trayecto. Reviste especial atención la mención de que el proyecto de Integración de la Infraestructura

Regional Sudamericana (IIRSA), en su desarrollo final, supone la conexión de las áreas de la región donde se encuentran los recursos naturales (gas, agua, petróleo, energía, biodiversidad) con los grandes centros urbanos y con los principales mercados del mundo (Ibídem, 5-16). El agua, recurso estratégico de múltiples usos y con ello de múltiples modalidades de explotación de plusvalor, es objeto de análisis reiterado en tiempos recientes, por cuanto Sudamérica es una región que concentra más de la quinta parte de las reservas de agua dulce del orbe y que apunta a integrar, sin considerar seria y detenidamente los impactos ecológicos y sociales, una serie de esquemas de "corredores hídricos" como contraparte a los corredores de desarrollo propuestos oficialmente desde el proyecto de Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica. Se plantea una revisión de "corredores de desarrollo" y, el papel que jugaría el agua para satisfacer las diversas necesidades de esos corredores (Delgado Ramos, 2008).

## Los actores

En este contexto y entre los actores que participan en la escena actual se pueden mencionar diversas iniciativas, además de los ya mencionados Parques Nacionales preexistentes en ambas naciones. Se describen brevemente las más relevantes.

Desde el año 2005 funciona el **Corredor Bioceánico Norpatagónico**<sup>4</sup>, ente liderado por la provincia de Río Negro y orientado a constituir una región bioceánica que incluya a las regiones VIII, IX, XIV y X de Chile y a las provincias argentinas de La Pampa, Neuquén, Río Negro y Chubut. Se trata de un espacio geoeconómico dominado por Áreas Naturales Protegidas<sup>5</sup> y numerosos centros poblados insertos en ellas.

En el ámbito de la Ecorregión Valdiviana se ha definido en 2007 la **Reserva de Biosfera Andino Norpatagónica**<sup>6</sup>, cuyo objetivo es conservar la biodiversidad y las

---

4 La Corporación se creó por Ley 4014 de 2005.

5 Involucra en el sector argentino a las áreas protegidas nacionales y provinciales: P. N. Lanín, P. N. Nahuel Huapi, P.N. Los Arrayanes, Paisaje Protegido Río Limay, Área Natural Protegida Río Azul, Lago Escondido, P. N. Lago Puelo, Reserva Currumahuida, Reserva Forestal Epuyén, Parque Pirque, Parque Provincial Río Turbio y P.N. Los Alerces; Lago Baggit, Lago Huemul y Río Hielo, así como los territorios que las conectan. En Chile abarca al P. N. Villarrica, R. N. Mocho Choshueco, P.N. Puyehue, el P. N. Vicente Pérez Rosales, la R. N. Llanquihue, P.N. Alerce Andino, P.N. Hornopiren y la R. N. Futaleufú así como los territorios de conexión entre las mismas.

6 Se plantea en el marco del Programa sobre el Hombre y la Biosfera (MAB) de la UNESCO (Marco Estatuario de la Red Mundial de la Reserva de la Biosfera). 2007.

funciones de los ecosistemas y promover el desarrollo sostenible de la región, así como impulsar la investigación, el monitoreo, la educación y la información ambiental. Dependiente de la Legislatura de la Provincia de Río Negro trabaja el **Comité de Integración "Región de los Lagos"**<sup>7</sup> y la **Secretaría Permanente de Integración de los Lagos**. Establece que el proceso de integración no puede quedar librado al azar, sino por el contrario, necesita una vigorosa intervención del sector público unido al sector privado de los dos países, trabajando armónica y mancomunadamente, de manera tal que los beneficios y oportunidades que ofrece la globalización, también puedan incorporarse al sur binacional.

Por otra parte, existe el ente denominado **Corporación para el Desarrollo y Promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico**, creado el año 2006 a partir de un acuerdo entre la Secretaría de Política Económica del Ministerio de Economía y Producción de la Nación Argentina y el Gobierno de la Provincia de Río Negro. Su objetivo general consiste en la estructuración de un programa general de valoración del Corredor Bioceánico en forma integral, afectando a regiones de Argentina y Chile y potenciando su posibilidad de relación con otras regiones a nivel mundial<sup>8</sup>.

También está en vigencia el Plan "**Integración de la Infraestructura Regional en Sur América**" (IIRSA), que se está implementando en 12 países de Sudamérica<sup>9</sup>. Este mega plan de infraestructura se financia a través de entes internacionales, donde los Estados involucrados en las obras deben hacerse cargo de la devolución del crédito. En el Eje del Sur<sup>10</sup> se establecieron dos grupos regionales de proyectos que incluyen carreteras, puertos, pasos de frontera, ferrocarriles y energía. Los proyectos de obras relacionadas a la producción de energía hidroeléctrica tienen cierto empuje y un fuerte impacto ambiental, objeto de fuertes críticas por parte de algunos sectores sociales. El Grupo 2 (Circuito Turístico Binacional de la Zona de los Lagos) se centra en vías que cumplen la función turística a nivel nacional y binacional y pretende adecuar varios pasos de frontera con vocación eminentemente turística. La Inversión estimada sólo de los proyectos del Grupo 2 es de 849 millones de US\$<sup>11</sup>.

---

7 Esta entidad ya había comenzado a funcionar desde 1991, pero es a partir de Noviembre de 2000 cuando se propone un cambio de nombre, de Comité de Fronteras por Comité de Integración. Al mismo tiempo se eliminan las Secretarías permanentes y las Secretarías Ejecutivas, creándose Gerencias Ejecutivas de Integración en cada una de las provincias y regiones que forman parte del Comité de Integración.

8 Fuente: [www.legism.gov.ar/interlagos/docs/corredor\\_bioceanico.pdf](http://www.legism.gov.ar/interlagos/docs/corredor_bioceanico.pdf)

9 Durante el año 2000 aprueban el proyecto 12 presidentes de América del Sur.

10 IIRSA. Visión de negocios Eje Sur. Setiembre 2007. 31 pág.

11 Fuente: Situación de la norpatagonia en el marco de los acuerdos IIRSA. Valdivia. 2010. Consultora Pöyry



Los ejes de integración – basados en obras- propuestos por IIRSA coinciden con el **Plan Estratégico Nacional**<sup>12</sup> (PET – Argentina 2016. Modelo de Integración Regional), proceso de construcción conducido por el Gobierno Nacional mediante la formación de consensos para el despliegue territorial de la inversión pública. Al igual que en el caso argentino, también la integración física es impulsada por el gobierno chileno. En éste caso Marcó (1996, 33) sostiene que se trata de un proceso segmentado en el que participan diversos organismos públicos que determina, entre otras cosas, que no exista una evaluación integral y oficial sobre la incidencia de la integración física en la situación estratégica de Chile y la defensa de su territorio. El mismo autor define a los corredores bioceánicos como "puntas de penetración" donde zonas aisladas del territorio nacional pueden recibir la influencia de un núcleo vital externo. Recalca que la mayoría de las vías proyectadas atravesarán el territorio nacional en zonas con escasa población y con un bajo nivel de desarrollo y, en consecuencia, se pondría en situación de riesgo áreas ubicadas en las denominadas fronteras interiores de Chile. Para evitar este efecto de la integración las fuentes militares señalan que sería necesario tomar algunos resguardos. Estos son: fortalecer la microeconomía; fomentar la presencia de población en las zonas en riesgo --ya sea a través de acciones del Estado o propiciando la inversión privada--; impulsar la acción de los gobiernos locales; y mantener la capacidad disuasiva (ibidem, 34).

Las proyecciones del corredor implicarían aumento del tráfico y su consecuente impacto sobre el ambiente, situación que se resolvería aparentemente acudiendo a la Estrategia de Sevilla<sup>13</sup>, orientada a promover al mismo tiempo la conservación y el desarrollo sostenible, lo que implicaría tomar en cuenta las necesidades sociales, culturales, espirituales y económicas de la sociedad.

### **Las visiones, sus fundamentos y los puntos en común**

Podría decirse que, a pesar de las diferentes visiones y objetivos específicos, esta nueva mirada binacional conlleva la posibilidad y la práctica de acuerdos y decisiones compartidas. Un ejemplo de ello es lo que persigue el Comité de Integración de Los Lagos que integra a las provincias argentinas de Neuquén, Río Negro y Chubut y las regiones chilenas Bío Bío, Araucanía y de Los Lagos. Establece en sus objetivos y fundamentos:

---

<sup>12</sup> Plan Estratégico Territorial. Argentina – PET. 2016. 298 pág. Año 2007.

<sup>13</sup> Presentada por la UNESCO en Sevilla en 1995 en el marco de la Conferencia Internacional sobre Reservas de Biosfera.

*El camino de la integración que expresa la voluntad soberana de los países de Argentina y Chile, de avanzar por consensos sucesivos se produce a partir del Acta de Entendimiento de Buenos Aires, (Alfonsín-Alwyn 1984), por la cual los representantes argentinos y chilenos acordaron la constitución gradual de los Comités de Integración. Posteriormente (1991) pondría en funcionamiento al Comité de frontera "Región de los Lagos", ratificado por los sucesivos presidentes de Argentina y Chile hasta el presente.*

En este contexto se trabaja conjuntamente en varios ejes que incluyen una variada gama de temáticas. Ellas son la Comisión de Facilitación Fronteriza (a través de las subcomisiones Aduanera, Temas Migratorios, Coordinación y Cooperación Policial, Silvoagropecuaria, Temas Marítimos y Portuarios); Comisión de Infraestructura y Transporte; Comisión de Comercio, Producción y Turismo; Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Subcomisiones de Biodiversidad, Recursos Hídricos Compartidos y Áreas Protegidas, Reserva de la Biosfera Transfronteriza Andino Norpatagónica); Comisión de Asuntos Sociales (subcomisiones de Educación, Familia, Salud, Cultura, Deportes); Comisión de Cooperación Jurídica Transfronteriza; Comisión de Género y Políticas Públicas (subcomisiones de Desarrollo Económico, Participación Política, Académica); Comisión de Alcaldes e Intendentes. En este marco se desarrollan también algunos foros, tales como el Foro Tecnológico Binacional y el Foro Ganadero.

En este mismo sentido pareciera haberse planteado el Circuito Turístico Binacional de la Zona de los Lagos (IIRSA – Eje 2), orientado a incrementar y mejorar la vocación turística de norpatagonia. Sólo un ejemplo que muestra cómo se combinan los objetivos de ésta agencia con los enunciados del Comité de Integración de los Lagos podría ser el desarrollo del primer Seminario Internacional “Comercio Exterior y Turismo en la Región de los Lagos” (2011) organizado por la Gobernación Provincial de Osorno, Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero y Servicio Nacional de Turismo, que tuvo lugar en Bariloche y que se repetiría a posteriori en Osorno. El postulado establecido para el encuentro fue justamente el fortalecimiento de las vinculaciones económicas, políticas y sociales en las Regiones de los Lagos tanto de Argentina como de Chile debido a la detección de brechas de competitividad en la facilitación del comercio exterior entre ambos países. Uno de los objetivos fue, entonces, el desarrollo de acciones para promover el tránsito de mercancías, vehículos y personas por el Paso Cardenal Samoré. Cabe aclarar que este plan fue

impulsado por la Mesa Público Privada de Comercio Exterior y Turismo de la Región de los Lagos, liderada por el Intendente de dicha región, aunque contó con el apoyo de los Consulados de Chile en Bariloche y de Argentina en Puerto Montt. Las temáticas abordadas fueron el rol del Servicio Agrícola y Ganadero de Chile y del SENASA en el proceso de importación y exportación, el tratamiento de IVA para turistas en hoteles, exportadores y servicios de transporte (SII Chile y AFIP Argentina), el rol de los Carabineros en la fiscalización de ley de tránsito, seguros y otorgamiento de certificados de residencia para emprender negocios en Chile, las aduanas y sus roles en los procesos de exportaciones e importaciones de mercancías, el proceso migratorio, el Sistema Logístico Portuario en San Vicente - Terminal Internacional (Región de Bío Bío), además de un Workshop de Comercio, Turismo y Artesanía de la Región de los Lagos.

Las mencionadas iniciativas evidentemente revelan las intenciones y la voluntad de avanzar en favorecer la gestión en ciertos ámbitos, donde son los actores locales los que participan, con un fuerte componente de gestión política y entes públicos, siendo minoritaria la participación privada.

### **Tensiones actuales entre instituciones y sociedad**

Esta diversidad de aspectos que se trabajan conjuntamente debieran favorecer la potencialidad de la región, evitando aspectos adversos e indeseados, reduciendo los impactos ambientales negativos y dando lugar a una región transnacional con continuidad y coherencia en relación a ciertos aspectos vinculados directamente con la población involucrada, como serían los relacionados a migraciones, comercio y turismo entre otros. Por otro lado, cabe diferenciar aquellas intenciones de integración que podrían mencionarse como locales o intrínsecamente generadas y otras de apariencia similar, pero de gestación radicalmente distinta, fundamentalmente de extracción internacional.

Antonio López Crespo destaca la importancia estratégica del corredor como elemento potenciador de otras actividades productivas y/o económicas en su área de influencia y menciona que existen numerosos argumentos a favor y en contra del mismo. Por un lado se esgrime que las relaciones bilaterales entre Argentina y Chile no sólo muestran en los últimos años un importante incremento del intercambio sino una clara voluntad política de alcanzar mayores niveles de integración binacional. Ello sucede en el marco de la decisión estratégica de los países de Sudamérica de avanzar en un creciente proceso de integración regional. Las acciones de los gobiernos de ambos

países a cada lado de la cordillera ponen de manifiesto, tanto a nacional como provincial, la decisión de encontrar los mecanismos que posibiliten superar las barreras físicas, legales y de infraestructura que habiliten una integración urgente y necesaria para enfrentar los desafíos globales de un nuevo orden mundial con exigencias que no pueden ser atendidas desde la óptica limitada de los intereses locales, sectoriales e incluso sólo nacionales (López Crespo<sup>14</sup>, 2008:1).

En este mismo sentido es que IIRSA - Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramericana- plantea sus principios orientadores. En este caso la visión de la infraestructura como elemento clave de integración está basada en la noción de que el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las comunicaciones puede generar un impulso decisivo para la superación de las barreras geográficas, el acercamiento de los mercados y la promoción de nuevas oportunidades económicas, siempre que se desarrolle en un contexto de apertura comercial y de inversiones, así como de armonización y convergencia regulatoria. Además, mejorar la infraestructura debe verse como parte de un proceso más amplio que sea vector del desarrollo sostenible y generador de empleo e ingreso para las poblaciones involucradas. En esta línea se definieron los principios orientadores para el desarrollo de los trabajos de la iniciativa. Ellos son: regionalismo abierto, ejes de integración y desarrollo, sostenibilidad económica, social, ambiental y político-institucional, aumento del valor agregado de la producción, tecnologías de información, convergencia normativa, coordinación público-privada (IIRSA, 2011, 17).

Podría plantearse en este punto la siguiente pregunta: qué opina el ciudadano común sobre estos proyectos y negociaciones? Qué medios tiene o cómo participa de los planteos? Un caso ampliamente documentado es la situación de los habitantes de Villa La Angostura (provincia del Neuquén) que a través de diversas manifestaciones expresan su disconformidad ante el paso de camiones de carga por el Paso Cardenal Samoré. En sus orígenes se trató de vecinos autoconvocados, campañas para juntar firmas y movilización en diversas modalidades. Luego, todas estas expresiones y manifestaciones del pueblo se trasladaron a sus representantes políticos de forma tal que el posicionamiento de amplios sectores orientados a garantizar el uso turístico del paso fronterizo Cardenal Samoré recibió el respaldo de varios intendentes, quienes se manifestaron a favor de potenciar las regiones turísticas. La postura del intendente de Villa La Angostura propone que el Corredor Bioceánico Norpatagónico, que impulsa el

---

14 Asesor del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Nación y Coordinador de los equipos técnicos del BID.

gobierno de Río Negro, en su modalidad de cargas utilice el paso Pino Hachado, en lugar de la Ruta Nacional 231 y el cruce por Samoré. Los intendentes piden al gobernador que se mantenga el Plan Director del Desarrollo Neuquino que “prioriza diferentes corredores para el crecimiento de microrregiones, otorgando a cada una de ellas características distintivas con el objeto de complementar actividades económicas que permitan un armónico desarrollo de todo el territorio provincial”. De esto se trasluce la pulseada política que los gobiernos de Río Negro y Neuquén mantienen por el Corredor Bioceánico Norpatagónico. Del mismo modo el Concejo Deliberante de la capital neuquina hizo saber su disconformidad por medio de una nota remitida al legislativo comunal (27/03/09) brindando total apoyo a las autoridades municipales y a los vecinos de La Angostura ante el impacto negativo que produce el tránsito vehicular de carga pesada hacia el Paso Cardenal Samoré. Bajo el lema: “Villa la Angostura, la muerte viaja en camión, no al corredor”, se expusieron los fundamentos del rechazo de la comunidad al paso del Corredor Bioceánico de Cargas por la villa (12/10/10)<sup>15</sup> que impulsa la provincia de Río Negro mediante la Ley Provincial 4014. Entre los fundamentos cabe destacar que, de concretarse el proyecto, el aumento de camiones en la ruta 231 generaría un impacto negativo del sobre la flora y fauna de la región y del Parque Nacional, además de atentar contra los objetivos de la Reserva de la Biosfera, que entre otros se orienta a la conservación del ambiente, de las bellezas escénicas, sustentabilidad social y potenciar el desarrollo del turismo sustentable. En el mismo sentido se esgrime que el turismo es la principal fuente de recursos de La Angostura, de modo que todo aquello que atente contra él, tendrá un impacto directo sobre el aspecto socio económico de la comunidad. La ruta 231 (eje principal alrededor del cual se desarrolla toda la actividad turística) no está diseñada para tránsito pesado, y mientras que en los últimos años se duplicó el tráfico de camiones aumentando los accidentes. A su vez, la Constitución Nacional y Provincial (Neuquén) protegen el medioambiente a través del Artículo 41 -que ampara el derecho a gozar de un ambiente sano y el deber de conservarlo- mientras que el Artículo 124 otorga a las provincias el dominio de los recursos naturales existentes en su territorio. La Constitución Provincial neuquina en los Artículos 54, 90 y subsiguientes refiere al rechazo de toda pretensión que afecte el patrimonio natural o su medio ambiente. Otra objeción que se menciona es que el proyecto es inconsulto en incompleto por cuanto se realizó sin estudio de impacto ambiental previo y sin realizar consultas a la

---

15 Fuente: “Villa La Angostura, la muerte viaja en camión, no al corredor”. Otras fuentes sobre actividad ciudadana ver en bibliografía: Villa La Angostura.

Provincia de Neuquén, a Parques Nacionales y a la Ciudad de Villa La Angostura. La Provincia de Neuquén propone en su Plan Director de Desarrollo impulsar el paso Pino Hachado como corredor de intercambio Bioceánico Comercial y Productivo, uniendo los puertos de Bahía Blanca, San Antonio y los del Pacífico. En este orden hay coincidencia con la visión original en los acuerdos IIRSA donde el llamado eje 9 respeta la traza propuesta por Neuquén y que pretende ser modificada por la Ley 4014 promulgada por la Provincia de Río Negro en el año 2005. Estos conceptos cuentan con el apoyo de las autoridades locales, provinciales, partidos políticos, organizaciones intermedias y la firma de 16.017 personas. Por otro lado, la Cámara de Turismo de Bariloche criticó al gobernador neuquino por el rechazo al Corredor Bioceánico Norpatagónico de cargas por el paso internacional Cardenal Samoré y calificó a esa visión como «anacrónica y violatoria de por lo menos tres protocolos firmados entre Argentina y Chile, que justamente garantizan la libre circulación de bienes, cargas y servicios por las rutas nacionales de ambos países». La comisión directiva de la Cámara de Turismo recordó en un comunicado que la libre circulación de cargas entre las rutas de ambos países está vigente «a partir de 1974, cuando se firma el Convenio Argentino-Chileno sobre Transporte Terrestre en Tránsito». Afirmaron que «este escenario remite la cuestión al ámbito de Cancillería, toda vez que se pretenda limitar el transporte de cargas por el Cardenal Samoré y la Ruta Nacional 231 que pasa por Villa La Angostura» (Diario La Mañana. Bioceánico: críticas a la posición neuquina).

Hasta aquí se visualiza el conflicto por el uso que se le quiere dar al corredor (comercial o turístico); por otro lado se plantea la discusión sobre la conveniencia de Argentina de exportar vía Chile y al respecto, un análisis especializado sobre el comercio de América del Sur y su transporte por vía marítima concluye que el potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano es muy limitado (Hoffmann, 2000:141). También Zuidwijk<sup>16</sup> cuestiona incluso la necesidad de una salida de la Argentina al Pacífico. En este mismo sentido es que uno de los estudios realizados por la Unidad de Preinversión<sup>17</sup> “demostró viabilidad, no con la fuerza que esperaba ya que faltan datos sobre el potencial de la carga sentido este-oeste. No se

---

16 Zuidwijk, Antonio. 2005. Corredores Bioceánicos, ¿es necesaria la salida de la Argentina al Pacífico?. 5º Desayuno de Actualización de ARLOG: “Corredores Bioceánicos”. ARLOG – Asociación Argentina de Logística Empresarial. Buenos Aires.

17 Unidad de Preinversión (UNPRE). Préstamo BID 925 OC-AR PRE II - Ministerio de Economía y Producción de la Nación. Estudio 1.EE.281. “Desarrollo Productivo del Corredor Bioceánico Norpatagónico y su área de influencia.

pudo tener una mayor precisión sobre las exportaciones argentinas que pueden canalizarse por el Pacífico, como tampoco el tráfico dado por el tránsito de importación chileno”.

Por su parte, el Comité Argentino de la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN) asegura que las grandes infraestructuras hoy no benefician al desarrollo local, por tanto las actuales iniciativas de “integración regional” se enfocan en mejorar las vías de exportación, acelerando la extracción de recursos naturales y empobreciendo las comunidades locales que viven de ellos. En este sentido es que se proponen fortalecer el Observatorio de UICN SUR y el seguimiento de las grandes obras en la región, buscando información y participación. Reclamaron a los gobiernos beneficiar a las comunidades locales e indígenas, y promover tecnologías social y ambientalmente apropiadas (UICN, 2008).

Parafraseando a Antonio Zuidwijk, “hoy en día, técnicamente, todo es posible”, pero, cuáles son los costos, qué beneficios traen, quién se beneficia, a qué tipo de cargas se apunta, qué deben priorizar los gobiernos, qué alternativas de desarrollo sustentable existen? Estas fueron algunas de las preguntas que se debatieron durante el encuentro que sostuvo el Comité Argentino de la Unión Mundial para la Naturaleza. (UICN, 2008). Por su parte, Sgut (en Hofmann, 2000, 138) opina que los proyectos de corredores bioceánicos “arriban a los despachos de los ministros de transporte y luego a los Jefes de Estado, quienes por razones políticas no están en condiciones de condenar ninguna iniciativa, aunque ésta no sea económicamente factible”.

## **Las prioridades y la planificación**

En este ámbito toma renovada vigencia la relación hombre-naturaleza, la cual se registrará por distintos patrones, dependiendo de qué tipo de visión tenga la sociedad. Algunos priorizan los intereses económicos, otros se orientarán más a lograr la equidad social. Las prioridades que se otorgan a cada uno de los componentes de la sustentabilidad -los sociales, económicos o ambientales-, varían considerablemente en grado y relevancia según sean los actores sociales involucrados en la adopción de decisiones sobre el dónde, cómo y para qué usar el territorio. Ello desemboca en tensiones y conflictos que afectan severamente la consecución de dichos objetivos.

Ante ello es necesario fortalecer los aspectos institucionales y valoración del ordenamiento territorial. Es especialmente importante que los diferentes actores sociales expliciten ante la sociedad sus intereses territoriales y las medidas que adoptarán para compensar y negociar las superposiciones en el espacio con otros

actores. De igual manera es necesario conocer los objetivos y alternativas propuestas explícitamente por la política pública, puesto que es ella quien debe representar democráticamente los usos y prioridades sobre el territorio del país, regiones y ciudades.

## **El ambiente y el Ordenamiento Territorial**

Desde el punto de vista ambiental, y desde la visión del ordenamiento territorial, es necesario reconocer la existencia de diversos modelos de organización de los sistemas naturales, regulados por principios y mecanismos biofísicos, y que encuentran su expresión en los principales sistemas y paisajes naturales. Los sistemas territoriales están ordenados naturalmente y la sociedad debe evitar que se alteren irreversiblemente los mecanismos de tolerancia a los cambios que impidan su regeneración y el mantenimiento de la calidad y cantidad de los recursos naturales y servicios ambientales que ofertan.

Por otro lado, la noción misma de territorio implica una apropiación del espacio por parte de la sociedad ya sea en forma directa, a través de las perturbaciones introducidas sobre el funcionamiento de los sistemas naturales, o bien en forma indirecta, mediante la construcción de imágenes y representaciones que dan cuenta de los objetivos socio-culturales de cada comunidad humana. En el primer caso, la distribución espacial de los objetos y procesos económicos, demográfico-sociales y culturales, persigue diferentes objetivos según sea el grupo de actores interesados y con capacidad de control político. Lo cierto es que el valor del suelo, la consideración de las aglomeraciones urbanas como mecanismos adecuados de optimización del espacio económico o la segregación socio-espacial de los habitantes de la ciudad y el campo, son todas estrategias destinadas a representar no sólo los objetivos políticos locales, sino que también los intereses hegemónicos de las fuerzas globales, capitales regionales, circuitos comerciales u otros tipos de actividades destinadas a obtener beneficios de la localización de los objetos y factores.

Una tercera interpretación se orienta al creciente interés desplegado por la relación entre desarrollo sustentable y ordenamiento territorial, en torno a la cual, lamentablemente, no se aprecia la existencia de principios, instrumentos y acuerdos entre los diversos actores involucrados. En efecto, quienes están interesados en el crecimiento económico propugnan órdenes territoriales destinados a favorecer el acceso a las fuentes de recursos naturales y a los mercados espaciales de bienes y servicios, mediante, por ejemplo, la construcción de complejas redes de transportes y



comunicaciones destinadas a aumentar la utilidad de los lugares y la conectividad entre los núcleos de oferta y demanda de recursos. Por el contrario, los interesados en la equidad social diseñan territorios favorables a la integración social, privilegiando la proximidad y conectividad, evitando que la distancia física (y social) sea empleada como eficaz mecanismo para segmentar el espacio en áreas de mercado equivalentes a los estratos socio económicos.

Por último, los interesados en la conservación del medio ambiente postulan que algunas áreas que poseen caracteres prístinos de la naturaleza o bien partes y funciones fundamentales para el sistema de soporte de la vida, deben ser mantenidos en su estado natural o bien gestionados con medidas especiales de protección.

Demás está indicar que las prioridades que se otorgan a cada uno de los componentes de la sustentabilidad (los sociales, económicos o ambientales, varían considerablemente en grado y relevancia según sean los actores sociales involucrados en la adopción de decisiones sobre el dónde, cómo y para qué usar el territorio. Ello desemboca en tensiones y conflictos que afectan severamente la consecución de dichos objetivos. Ante ello, es necesario fortalecer los aspectos institucionales y valoración del ordenamiento territorial. Institucionalmente, es especialmente importante que los diferentes actores sociales expliciten ante la sociedad sus intereses territoriales y las medidas que adoptarán para compensar y negociar las superposiciones en el espacio con otros actores. De igual manera es necesario conocer los objetivos y alternativas propuestas explícitamente por la política pública, puesto que es ella quien debe representar democráticamente los usos y prioridades sobre el territorio del país, regiones, paisajes y ciudades.

El territorio posee muchos atributos que forman parte del bien común, tales como el mantenimiento de la calidad de las aguas, del aire, de los suelos y de la diversidad de las especies biológicas y su hábitat, para los futuros habitantes, sin discriminar su condición social y económica. De igual manera, el territorio está formado por numerosos "comunes" o componentes indivisibles para los servicios que prestan a toda la sociedad, que son valorados en su integridad y cuya violación o destrucción genera sanciones morales colectivas. Los "comunes" no son sólo un conjunto de recursos y bienes productivos, sino también, una compleja red de servicios ambientales, cuyo valor total es difícil de establecer, pero cuyo conjunto constituye el sistema de soporte de la vida que debe ser respetado por todos.

La política pública debe esmerarse por definir criterios y objetivos que garanticen la permanencia de los "comunes", reconociendo explícitamente servicios tales como los

que ofertan las áreas verdes al conjunto de la sociedad sólo en virtud de su existencia: reciclamiento del aire y aguas, control de las islas térmicas y de la infiltración de las aguas que recargan los acuíferos, hábitat para las comunidades biológicas y sociales, representación de las cosmovisiones colectivas. Una de las funciones de la política pública consiste justamente en la proposición de un ordenamiento territorial ambientalmente sustentable para un país en su conjunto, para cada una de sus regiones y ecosistemas más frágiles y para los asentamientos humanos que albergan a su población. La política pública no puede prescindir del reconocimiento y fortalecimiento de los valores sociales que aseguran el respeto por la eficiencia económica, la equidad social y la integridad de la naturaleza. De esta forma, las proposiciones de desarrollo territorial, en especial las formuladas estratégicamente (políticas, planes y programas), no pueden sustraerse de los propósitos de protección de la naturaleza y la sociedad y por ello, de la necesaria regulación que controle o impida la acción adversa para la sociedad de sectores interesados sólo en satisfacer sus particulares objetivos, económicos, culturales o políticos. La política pública debe procurar que sus propuestas de ordenamiento territorial representen al bien común y los objetivos consensuados de desarrollo económico y social ambientalmente sustentables (Romero et al, 2008).

Diversos aspectos hacen a la conservación del ambiente, un bien común y por el cual el Estado vela para el bienestar de las generaciones presentes y futuras.

## **Discusión**

Existen muchos puntos críticos, polémicas, intereses contrapuestos –locales y supranacionales-, zonas de alto tránsito en las fronteras que requieren atención y protección, transporte de carga versus cuidado del ambiente, intereses comerciales frente a ciudadanos que se sienten afectados y con sus derechos alienados. Tienen lugar instancias en las que se esgrimen objetivos de integración contra un fuerte impacto local de un proyecto supranacional. Ante este panorama queda instaurado el planteo sobre la existencia de una real y sentida conciencia regional y las posibilidades de poder difundir una visión regional consensuada, a la vez que resulta difícil discernir entre las necesidades reales y los proyectos impuestos externamente.

- En algunos casos parecieran revalorizarse ciertos espacios por medio de la creación de figuras conservacionistas – naturalistas que conduce a un trato supranacional del territorio.

- La presencia de organismos internacionales condiciona –se podría pensar que positivamente- las decisiones y la organización de esos territorios, priorizando objetivos más generales que los meramente locales.
- Por otro lado, estas figuras parecieran ser una nueva versión de lo que en otros tiempos fue el rol que cumplió Parques Nacionales a través de su administración central.
- A primera vista pareciera que la presencia de dichos organismos internacionales favorecerían la integración binacional.
- Se piensa que una priorización realizada por los propios actores de la norpatagonia –o de los respectivos Estados- podría ser superadora de aquello que se nos impone desde un marco mundial. En este sentido se plantea la duda sobre la existencia de una auténtica visión local de las necesidades y la forma de manejarlas. Entre ello las preguntas que se podrían esbozar son: cómo visualizamos la región norpatagónica a mediano y largo plazo, cómo cuidaremos la naturaleza, cómo se planificará el flujo turístico, qué mejoras se prevén para el sistema de transporte y comunicaciones, qué proyectos de aprovechamiento energético son viables y sustentables ambientalmente, qué medidas se visualizan orientadas a mejoras en relación al desarrollo urbano?
- Se identifica históricamente el vaivén entre centralismo y descentralización. Por un lado la política de descentralización que llevó a la provincialización de los Estados Provinciales (provincias) y la presencia del Estado Nacional, por ejemplo por medio de la Administración de Parques Nacionales en diversos sectores de frontera.
- Se revaloriza la región ante cambios globales que en ambos países han determinado una reorientación de miradas hacia las zonas periféricas que han implicado surgimiento de actividades turísticas, explotación minera y producción hidroeléctrica, ciudades que incrementan su población en forma acelerada. Hacia aquí se dirigen flujos humanos que determinan crecimiento acentuado de los centros urbanos, revalorizando ciertos estilos de vida relacionados al vínculo más estrecho con la naturaleza.

## **Bibliografía**

Alvarez, Augusto. 2009. Para qué sirve un "corredor bioceánico". Región Norte Grande. Argentina. 8 de agosto de 2009.

<http://www.regionnortegrande.com.ar/?articulo=1378>

Comité de Integración "Región de los Lagos". <http://www.integracionloslagos.net>

Conferencia Internacional sobre Reservas de Biosfera. La Estrategia de Sevilla en las Reservas de Biosfera. 2010. Organizada por la UNESCO en Sevilla. <http://www.ambiente.gov.ar/default.asp?IdArticulo=376>

Consultora Pöyry. Situación de la norpatagonia en el marco de los acuerdos IIRSA. Valdivia. 2010.

Estudio de Conectividad Argentina – Chile. Primer informe parcial - Revisión 30 de marzo de 2010. ATN/OC-10847-RG Servicios de Consultoría. Pöyry Infra S.A. Cons. O. G. Grimaux y Asoc. SAT. Buenos Aires. 465 pág. [www.poyry.com](http://www.poyry.com)

Corporación para el Desarrollo y Promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico. [www.legisrn.gov.ar/interlagos/docs/corredor\\_bioceanico.pdf](http://www.legisrn.gov.ar/interlagos/docs/corredor_bioceanico.pdf)

Delgado Ramos, Gian Carlo. 2008. La ecología política del agua sudamericana. IADE – Instituto Argentino de Desarrollo Económico. <http://www.iade.org.ar/modules/noticias/article.php?storyid=2539>

Hoffmann, Jan. 2000. El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano. *Cuadernos de la CEPAL* p. 121-143.

IIRSA. Actualización. Visión de negocios Eje Sur. Setiembre 2007. 31 pág. <http://www.iirsa.org>.

IIRSA 10 años después: Sus logros y desafíos. 2011. 1ª Edición – Buenos Aires: BID-INTAL. ISBN 978-950-738-293-2. 167 pág.

López Crespo, Antonio. 2008. Resumen ejecutivo. Desarrollo productivo del Corredor Bioceánico Norpatagónico. Síntesis, conclusiones y recomendaciones. 171 p.

Madariaga, Marta. 2009. Interacción entre ambiente y población en San Carlos de Bariloche. XIX Encuentro Nacional de Profesores de Geografía. 23-26 de Septiembre de 2009. Bariloche.

Marcó, Luis. 1996. Integración física y corredores bioceánicos. FASOC (Revista Fuerzas Armadas y Sociedad). Año 11, Nº 1, enero-marzo 1996. Chile. Pp. 24-35.

Navarro Floria, Pedro (2009). "Elementos para un análisis histórico de los espacios y corredores marginales en el actual territorio argentino: el Chaco y la Norpatagonia" en Primer Congreso del Gran Chaco Gualamba. Jujuy.

PET – Plan Estratégico Territorial. Argentina 2016. 298 pág. Año 2007.

Reservas de Biosfera. UNESCO. Programa sobre el Hombre y la Biosfera (MAB) de la UNESCO. Marco Estatuario de la Red Mundial de la Reserva de la Biosfera. 2007.

<http://www.biosferapatagonica.com.ar/>

Romero, Hugo; Ordenes, Fernando; Vásquez, Alexis. 2008. Ordenamiento territorial y desarrollo sustentable a escala regional, ciudad de Santiago y ciudades intermedias en Chile. Ensayo de los Proyectos Fondecyt 1970470 y 1000828. Departamento de Geografía. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Chile. 45 pág.

Rovira, A. (2000). "Puerto Montt: El paso de una ciudad menor a centro de desarrollo interregional en una ciudad del sur de Chile". Espacio y Desarrollo, 12: 83-102.

UICN - Unión Mundial para la Naturaleza. Comité Argentino. 2008. Las grandes infraestructuras hoy no benefician al desarrollo local. Congreso Mundial de la Naturaleza de la UICN. Barcelona, 7 octubre 2008. <http://www.uicn.org.ar/doc47.html>

UNESCO. Conferencia Internacional sobre Reservas de Biosfera. La Estrategia de Sevilla en las Reservas de Biosfera. 2010.

<http://www.ambiente.gov.ar/default.asp?IdArticulo=376>

Utrilla, Severino Escolano; Ortiz Véliz, Jorge. 2004. La complejidad de los procesos de reestructuración socioespacial de las ciudades intermedias: persistencia y cambio en la ciudad de Puerto Montt (Chile). Anales de Geografía. Nº 24. 79-106.

Zuidwijk, Antonio. 2007. Corredores entre el Atlántico y el Pacífico. Seminario: Las pequeñas, medianas y grandes empresas frente a la cuestión portuaria y el comercio exterior argentino. Unión Industrial Argentina – UIA. 27 de abril de 2007. [www.azuidwijk.com.ar/corredores](http://www.azuidwijk.com.ar/corredores). <http://www.uia.org.ar/cye.do?id=3&cid=180>

Spedale, Gustavo. IIRSA, Crisis capitalista, región centro, invasión, conquista y recolonización de Argentina. Coordinadora Córdoba en Defensa del Agua y la Vida. [www.tinkuyaku.org](http://www.tinkuyaku.org)

### **Villa La Angostura: diarios digitales. Referencias en la web.**

- Corredor Bioceánico: apoyo de intendentes en Villa La Angostura.

[http://www.argentinamunicipal.com.ar/despachos.asp?cod\\_Des=15796&id\\_seccion=62](http://www.argentinamunicipal.com.ar/despachos.asp?cod_Des=15796&id_seccion=62)

- Los fundamentos del rechazo al Bioceánico de Cargas de La Angostura. 09 de Febrero de 2012. La Angostura Digital. Diario de Villa La Angostura y Región de Los Lagos.

[http://www.laangosturadigital.com.ar/v3/home/interna.php?id\\_not=17441&ori=web](http://www.laangosturadigital.com.ar/v3/home/interna.php?id_not=17441&ori=web)

- El HCD de Neuquén a en contra del Bioceánico por Angostura. 2009. Diario Andino Digital. Servicio de Información de Villa La Angostura.

<http://www.diarioandino.com.ar/notasweb/27-03-09-apoyo.htm>

- Alonso plantea ante Cancillería su postura sobre el Bioceánico. 2009. Diario Andino Digital. Servicio de Información de Villa La Angostura.

<http://www.diarioandino.com.ar/notasweb/27-03-09-alonso.htm>

Corredor Bioceánico: apoyo de intendentes en Villa La Angostura

[http://www.argentinamunicipal.com.ar/despachos.asp?cod\\_Des=15796&id\\_seccion=62](http://www.argentinamunicipal.com.ar/despachos.asp?cod_Des=15796&id_seccion=62)

Bioceánico: críticas a la posición neuquina. Es porque Sapag se niega a que pasen los camiones por Villa La Angostura. Diario Digital La Mañana. Neuquén.

[http://w1.lmneuquen.com.ar/08-05-29/n\\_regionales13.asp](http://w1.lmneuquen.com.ar/08-05-29/n_regionales13.asp)