

# Circulación, redes y territorio en Argentina: el caso del sistema vial (1990-2012)

*Circulation, networks and territory in Argentina:  
the case of road system (1990-2012)*

Gómez Lende Sebastián<sup>1</sup>

*Recibido: diciembre, 2012 / Aceptado: junio, 2013*

## Resumen

Ordenadoras del espacio total, las redes de transporte se superponen al territorio y lo regulan. En este trabajo, se explica de qué modo las solidaridades desarrolladas entre flujos de carga y pasajeros, expansión y modernización del parque automotor, corredores biocénicos, renovación de la materialidad de los caminos y, sobre todo, el régimen de concesiones viales por peaje –implementado en las principales rutas nacionales y provinciales desde 1990–, participan de la creación selectiva de fluidez en el territorio, segmentándolo en áreas luminosas y letárgicas (Santos, 1996). Siguiendo esa línea, el análisis de la fluidez virtual –morfología, cobertura geográfica, densidad técnica, nivel de equipamiento material– y la fluidez efectiva –densidades informacionales y normativas, frecuencia y velocidad de uso, estrategias de acumulación del capital, regulación técnica y política– (Santos, 1996; Silveira, 1997; Santos y Silveira, 2001) revelará las áreas globalizadas del país –privilegiadas por la nueva división territorial del trabajo–, y los medios repulsivos a la modernización, ajenos a toda aceleración y dinamismo.

**Palabras clave:** Redes; sistema vial; fluidez; áreas luminosas y letárgicas.

## Abstract

Whole space organizer, transport networks are superimposed to the territory and control it. In this paper, it is explained in which way the solidarities developed among load and passenger flows, automobile park expansion and modernization, bi-ocean corridors, road material renovation and, mainly, toll concessions regime –implemented in the main national and provincial routes from the 1990s–, they participate in the selective creation of fluidity in the territory, segmenting it in luminous and lethargic areas (Santos, 1996). In the same line, the analysis of virtual fluidity –network morphology, geographical influence, technical density, material equipment level– and the effective fluidity –informational and normative densities, frequency and speed of use, strategies of accumulation of capital and technical and politics regulation– (Santos, 1996; Silveira, 1997; Santos y Silveira, 2001) will show the country's globalized areas –privileged by the new territorial division of labor–, and environments rejecting modernization, far from acceleration and dynamism.

**Key words:** Networks; road system; fluidity; luminous and lethargic areas.

---

<sup>1</sup> Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Centro de Investigaciones Geográficas (CIG), Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (UNCPBA). Tandil, Provincia de Buenos Aires-Argentina. Correo electrónico: gomezlen@fch.unicen.edu.ar

## 1. Introducción

Entender el funcionamiento del territorio requiere captar el movimiento; de ahí la importancia de las redes y las interacciones espaciales. La reproducción de la división territorial del trabajo y de las relaciones jerárquicas de cooperación entre lugares que la determinan depende de la constitución de un espacio de flujos, de fuerzas y nexos verticales, que operan ordenando el espacio total al cual se superponen. Se afianza así la importancia de macro-sistemas técnicos como la red de transporte, que fractura y segmenta al país –afirma Santos (1996)– en áreas luminosas y letárgicas, esto es, en zonas donde selectivamente se acumulan los eventos responsables por la producción y reproducción de un territorio equipado y fluido, y zonas abandonadas a su suerte por agentes públicos y privados. El sistema vial argentino no es, ciertamente, ajeno a esta situación; por ello, en este artículo se estudiará su desenvolvimiento a partir de su privatización –la implementación del sistema de peaje en rutas nacionales y provinciales– hasta la actualidad. Eso exigirá, en primera instancia, explicitar el sistema de ideas que sustenta el desarrollo del trabajo, basado en conceptos teóricos tales como redes y fluidez, verticalidades y horizontalidades, luminosidad y letargo (Santos, 1996). Seguidamente, se desarrollará una breve y apretada síntesis respecto del desenvolvimiento del sistema vial argentino durante períodos históricos pretéritos (1930-1990), para luego abordar en profundidad el propósito central de esta

investigación: dar cuenta de la evolución de la red vial doméstica según parámetros de fluidez virtual y fluidez efectiva, atendiendo tanto a la morfología, densidad y nivel de modernidad de los sistemas de objetos (Santos, 1996) necesarios para la circulación, como a las respectivas densidades informacionales (Santos, 1996) y normativas (Silveira, 1997), plasmadas en la desigual cobertura de su regulación y funcionamiento, la frecuencia, velocidad y fluidez de su uso, el nivel de cobertura geográfica alcanzado por la red, las estrategias de acumulación del capital y las instancias de regulación técnica y política del sistema. Finalmente, se presentarán las conclusiones a las que este trabajo ha arribado.

## 2. Conceptos básicos: espacio, verticalidades y horizontalidades, luminosidad y letargo, redes y fluidez

Siguiendo los postulados de Milton Santos, el espacio geográfico es un conjunto indisoluble, solidario y contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones, mediados por las normas; intervienen en él formas, funciones, estructuras y procesos que lo llevan a constituirse en una síntesis entre configuración territorial y dinámica social (Santos, 1992; 1996). En ese esquema, los objetos revelan cómo las acciones del pasado producen nuevas formas y las acciones del presente modifican las preexistentes, siendo responsables por las diferentes densidades técnicas -diversos grados de artificio

del espacio (Santos, 1996)-. Significante del objeto, la acción otorga sentido a su existencia y permanencia; simultáneo y acumulativo, el fluir de las acciones diseña en el territorio una densidad informacional, la cual indica el grado de exterioridad local, la propensión de sus sectores y actores a relacionarse con otros sub-espacios (Santos, 1996). Las normas, finalmente, surgen como cristalizaciones socio-políticas de la acción –correlaciones de fuerzas de poder y reglas técnicas y jurídicas socialmente legitimadas– que regulan el territorio, y a la vez son determinadas por éste (Santos, 1996; Silveira, 2000). Nuevas o antiguas, mundiales, nacionales o locales, públicas o privadas, todas ellas tejen una densidad normativa (Silveira, 1997).

Omnipresente, el conflicto entre Estado y mercado, lo interno y lo externo, y lo antiguo y lo nuevo (Santos, 1992) toma la forma de fuerzas verticales y horizontales (Santos, 1996). Si las verticalidades componen un sub-sistema de puntos funcionales a las actividades hegemónicas, articuladas por una lógica económica obediente a las solidaridades organizacionales que agentes externos (firmas globales y grandes empresas) imponen para satisfacer sus propios intereses (Santos, 1996; 2000) –explotando el territorio como si de un recurso se tratara (Gottmann, 1975)–, las horizontalidades forman un tejido continuo y heterogéneo de modernidades y obsolescencias materiales y organizacionales, cohesionado por nexos de solidaridad orgánica que privilegian otras racionalidades y valoraciones del trabajo (Santos, 1996; Silveira,

1999); aquí el territorio ya no es observado y valorizado apenas como un recurso, sino también como un abrigo (Gottmann, 1975).

Todo lo anterior determina que el espacio sea fragmentado entre puntos obedientes a la racionalidad dominante y áreas incapaces de subordinarse completamente a esa lógica –irracional para la óptica de los actores hegemónicos– (Santos, 2000). En el primer caso, sobresalen objetos modernos de origen importado; acciones pragmáticas, exactas, dotadas de un *know-how* homogéneo y globalizado; normas obedientes al paradigma de la competitividad, la modernización y el mercado mundial; información especializada; cronodinámica exacta, en tiempo real; y una neoburocracia compuesta de agentes públicos, grupos económicos nacionales y firmas globales. En el segundo caso, predominan objetos poco concretos o antiguos, de contenido regional; acciones locales e ‘irracionalistas’; normas basadas en la vecindad y en criterios locales apegados a la métrica estatal y a regulaciones pretéritas; información banal procedente de patrones empírico-cotidianos; cronodinámica no instantánea; y actores aglutinados en burocracias y burguesías regionales, pequeñas y medianas empresas y la población en general (Silveira, 1999). El contraste entre esas condiciones materiales e inmateriales de existencia opuestas da lugar a áreas o espacios de densidad y rareza, rapidez y lentitud, fluidez y viscosidad, luminosidad y letargo (Santos y Silveira, 2001).

Santos y Silveira (2001) explican que los espacios luminosos son aquellos que

más acumulan densidades técnicas e informacionales, lo cual les permite afianzarse como los más aptos para atraer actividades con mayor contenido en capital, tecnología y organización; los subespacios donde tales características están ausentes serían, por oposición, opacos. Los espacios luminosos se configuran como *locus* de los eventos propios del nuevo orden (Silveira, 1999; 2008), donde se superponen la densidad, la rapidez, la fluidez y la racionalidad. Esa autora (Silveira, 1999) distingue a su vez entre una luminosidad primaria –en la cual son acogidas las instancias de control en el comando del territorio– y una luminosidad secundaria o dependiente –donde los diversos subespacios se configuran como islas estratégicas (pero inconstantes) para la reproducción del orden hegemónico, pues algunos de sus elementos favorecen el avance de la modernidad, pero otros se oponen a su empuje–. En las áreas letárgicas u opacas, en cambio, se observa la reproducción de una división territorial del trabajo pretérita (Silveira, 1999), relictos de estructuras venidas del pasado, que tienden a reproducir el todo tal como era en la fase precedente (Santos, 1982), a raíz de una combinación explosiva: sus nexos orgánicos ya no cuentan con el apoyo del Estado, y tampoco son escogidas por los nexos organizacionales (Silveira, 2008). Opacidad y letargo constituyen otra forma de definir a espacios lentos, viscosos, improductivos, irracionales; así pues, la coexistencia en un país de áreas luminosas y letárgicas genera un desarrollo desigual y combina-

do, que distingue entre medios concretos o perfectos y medios repulsivos a la modernización (Silveira, 1999).

Sin embargo, para entender el funcionamiento del territorio es preciso captar el movimiento; de ahí la importancia de las redes y las interacciones espaciales (Lobato Corrêa, 1997). Es por medio de las redes geográficas o de circulación que se vuelve posible el desarrollo de un espacio de flujos que, como sistema de producción, regula la reproducción de la división territorial del trabajo, crea interdependencias jerárquicas para responder a las necesidades de cooperación y relación entre los lugares, y se erige en un ordenador del espacio total, al cual se superpone (Santos, 1996; 2000). Como no basta con producir –es necesario poner en la producción en movimiento–, y en la actualidad el dinamismo de los factores esenciales de la economía globalizada exige que la circulación prevalezca sobre la producción propiamente dicha, los objetos acaban despuntando como puntos o soportes territoriales destinados a producir y facilitar fluidez. Algunas redes, al configurar estructuras vastas, capaces de articular múltiples sub-sistemas integrados, dan lugar a macro-sistemas técnicos (Gras, 1993), imprescindibles para garantizar el funcionamiento y la reproducción de todas las demás redes; ejemplo de ello es el caso del transporte, donde varios sub-sistemas –portuario, aeroportuario, ferroviario, vial, cada uno de ellos con su propia red individual– se engarzan para operar en conjunto. Surge así un acontecer jerárquico (Santos, 1996),

ligado a la obediencia a información y órdenes provenientes del exterior, y a la racionalización de actividades.

Suele observarse que, en cada período histórico, el espacio geográfico es compartimentado y fracturado por las redes, merced al contraste entre las áreas más densamente cubiertas y los intersticios que generan nuevas fragmentaciones. El espacio de flujos no abarca todo el espacio, sino que se forma a partir de puntos, líneas y manchas; y donde las redes existen, no son uniformes: la creación de fluidez es selectiva, razón por la cual las regiones donde se sitúan producciones destinadas a la exportación y al comercio distante tienen prioridad (Santos y Silveira, 2001). Las redes portan una racionalidad, pues 'eligen' subespacios y actores destinados a beneficiarse con su geometría, explotación y modernización; su realidad técnica y sus reglamentos de uso les permiten 'regular' comportamientos y 'seleccionar' agentes y lugares (Santos, 1996), fragmentando el espacio.

La ideología es esencial para entender ese despedazamiento del espacio; el neoliberalismo torna al uso del territorio más selectivo: de ahí la producción de auténticos vacíos de consumo, más numerosos y vastos cuanto más sensibles los productos y servicios involucrados. Al renunciar al control y explotación de los sistemas de ingeniería (Santos, 1982) públicos —puertos, aeropuertos, ferrocarriles, rutas, yacimientos de hidrocarburos, ductos, refinerías, polos petroquímicos, centrales eléctricas, redes de alta tensión, telefonía, bancos, etc—, el Estado permite la constitución y reproducción de un

espacio corporativo (Santos y Silveira, 2001), donde las mayores empresas pasan a desempeñar un papel central en cuanto a la producción y funcionamiento del territorio, y donde —por medio de la colaboración o de la omisión burocrática— se vuelven parte y juez en conflictos de interés con otros agentes; esto último a menudo genera monopolios u oligopolios territoriales (Silveira, 2008), los cuales integran las redes a sus respectivos circuitos espaciales de producción, lucrando con su explotación (Xavier, 2001). No es extraño que, ante la explícita dimisión de los sistemas de acciones públicas, la geometría, el funcionamiento, la gestión y la regulación de los sistemas de circulación se torne mucho más desigual que en épocas pretéritas, observándose una acumulación de eventos portadores de la división del trabajo en ciertos puntos y áreas —un territorio equipado y fluido—, y un abandono de extensas partes, con la producción de una enorme deuda social; el espacio se puebla de redes que evitan áreas opacas y sólo unen a puntos dinámicos (Silveira, 1999; 2008).

Siguiendo a Santos y Silveira (2001), las redes pueden ser estudiadas a partir de dos enfoques complementarios: la fluidez virtual y la fluidez efectiva. La fluidez virtual atañe a la presencia de los medios o respectivos sistemas de ingeniería, contemplando la morfología, densidad y nivel de modernidad de los sistemas de objetos necesarios para concretar la circulación; como hace referencia a un aspecto estrictamente material, dicha fluidez virtual da cuenta de la densidad técnica de distintos eslabones de la

red. La fluidez efectiva, en cambio, revela densidades informacionales y normativas, pues al preocuparse por la espesura de los movimientos y la desigual cobertura de la regulación y funcionamiento de los sistemas considerados, privilegia su frecuencia, velocidad y fluidez de uso, el nivel de cobertura geográfica de la red, las estrategias de acumulación de los capitales que operan en el sector y las distintas instancias de regulación técnica y política del sistema. Solapándose, ambas perspectivas revelan las luminosidades y letargos del territorio actual.

### **3. Del apogeo a la decadencia: la red vial argentina entre 1930 y 1990**

Siempre participando de la tecnificación del espacio nacional el sistema vial fija y añade prótesis al territorio (Santos, 1996); de ahí la diferente accesibilidad de los agentes y de los lugares. En nuestro país, esa red de transporte no experimentó un desarrollo significativo hasta la década de 1930, pues el ferrocarril eclipsó tempranamente su evolución. Las rutas nacieron, de hecho, en las postrimerías del modelo agroexportador, como un sistema subordinado al transporte ferroviario y fluvial; no obstante, posteriormente superarían a aquellos largamente, especialmente a mediados del siglo XX, cuando la eclosión y apogeo de la industrialización sustitutiva de importaciones complejizó la maquinaria de circulación preexistente e imprimió cohesión al territorio para integrar el mercado interno, revelando así un significado opuesto –y

complementario– respecto de los puentes y los ferrocarriles, antaño nacidos para articular a ciertas áreas del país con el mercado mundial.

Orientada a garantizar la satisfacción de las necesidades de expansión del capitalismo monopolista estadounidense y sus grandes corporaciones, la supremacía norteamericana durante la post-guerra exigió la reorganización de la economía industrial de los países periféricos –entre ellos Argentina– y el advenimiento de la era del petróleo, la química y la industria automotriz. El Estado populista, ya impotente para capturar y redistribuir la renta agraria, delegó en el capital extranjero la responsabilidad por la explotación y el desarrollo de sectores estratégicos, permitiéndole apoderarse de un mercado cautivo y solvente, protegido de la importación de bienes industriales modernos y sofisticados, y de amplio poder adquisitivo, gracias a la redistribución progresiva del ingreso: a partir de 1952, la masiva radicación de empresas extranjeras petroleras y automotrices en Argentina, aunada a la ‘celebración’ de contratos hidrocarbúricos entre la empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) y algunas firmas privadas, impulsó el crecimiento de la red pavimentada nacional, necesario para responder al frenesí energético y la expansión del transporte automotor. Era, empero, un proceso lento: a finales de los años sesenta, sólo el 17% de la red administrada por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) había sido asfaltado (Cristini *et al.*, 2002: 16), revelando cierta inadecuación de la materialidad del territorio argentino a las

demandas de racionalidad de la época. Sin éxito, en 1967 se procuró ensayar un sistema de peaje en el sistema de rutas nacionales, cuya explotación, de haber prosperado, habría beneficiado a dos de los más poderosos grupos económicos diversificados de la burguesía argentina: Roggio y Techint.

La crisis económica de los años setenta y, sobre todo, ochenta, acentuó la lentitud de la evolución de la red doméstica de rutas y caminos. Si bien entonces fue construido gran parte del sistema metropolitano de autopistas y accesos a la Capital Federal, y la red pavimentada nacional se expandió un 50%, la proporción asfaltada no logró rebasar el umbral del 73% (Cristini *et al.*, 2002: 18). Algunas grandes empresas nacionales vinculadas al sector de la construcción se adjudicaron el mantenimiento de las rutas nacionales, mientras que el 63,3% de la red fuera transferido de la órbita federal a las esferas provincial y municipal, obviamente dotadas de un caudal mucho menor de recursos para afrontar las nuevas funciones derivadas de esa descentralización compulsiva. Es comprensible, pues, el estancamiento de la red vial argentina: en 1992, la relación 'km de rutas pavimentadas/superficie' era aún inferior a la de los Estados Unidos en 1932 –1km pavimentado cada 8km<sup>2</sup>– (Silveira, 1999). El sistema vial comenzaría a volverse disfuncional y decadente a raíz del constante deterioro de las rutas, la merma de recursos públicos a ellas afectados, y el creciente tráfico caminero; asimismo, se afianzaba un injusto esquema de subsidios cruzados reinante: en 1979, un vehículo liviano

aportaba seis veces más a la Dirección Nacional de Vialidad que la infraestructura que 'consumía', pero los camiones sólo tributaban la mitad del deterioro que provocaban (Barbero y Quinn, 1986).

#### **4. Circulación, fluidez y desigualdad: la red vial argentina a partir de la privatización (1990-2012)**

La última década del Siglo XX marcó un punto de inflexión o ruptura en la economía y el territorio argentino en general, y en la evolución del sistema de transporte en particular. El neoliberalismo acentuó la crisis de los Estados nacionales periféricos, presentando al mercado mundial y a la gestión privada como panaceas, renovando el mito de la 'mano invisible' y condenando la intervención gubernamental en la economía doméstica. Neutra y aséptica apenas en teoría, esa 'mano invisible' se convierte en un mecanismo de dominación que, al instaurar en países y lugares la mentada fábula de la desregulación, 'sugiere' a éstos confiar al capital extranjero concentrado los aspectos fundamentales del proceso modernizador. Si en el territorio conviven una métrica mercantil y una métrica burocrática (Guillaume, 1975)<sup>1</sup>. Bajo el reinado del neoliberalismo el impacto de la métrica burocrática es limitado, siendo a tal grado deformado que coadyuva a agudizar los mismos procesos que en teoría pugna por revertir. El Estado brinda, como sostiene Borón (1997), protección pública a los ricos, más somete a los pobres a la disciplina del mercado.

El Consenso de Washington preconizó abiertamente en América Latina el desmantelamiento de prácticamente todos los mecanismos de regulación pública de la acumulación de capital. Orientado a conciliar las estrategias de acumulación de los grupos económicos nacionales diversificados y los grandes capitales extranjeros, el ajuste estructural fue implementado: liberalización de las tasas de interés, apertura comercial y financiera, estabilización y anclaje nominal del tipo de cambio, ‘desregulación’ del mercado interno, enajenación de los monopolios estatales productores de bienes y servicios (ventas de activos, concesiones, licencias)<sup>2</sup>. Lo anterior, junto a la rúbrica de Tratados Bilaterales para la Promoción y Protección de Inversiones Extranjeras (TBI) con Europa y Estados Unidos, y la reestructuración de un aparato productivo nacional esencialmente volcado a la exportación de cereales y oleaginosas, metales preciosos, hidrocarburos y automóviles, otorgó al capital privado absoluta potestad sobre la producción, la circulación, el consumo, la fuerza de trabajo, los precios, los salarios, los calendarios productivos y laborales y el territorio.

Solidaria respecto de la entronización de la ideología neoliberal y las demandas externas de racionalidad<sup>3</sup>, la obsolescencia del sistema vial argentino decantó en su parcial privatización. Originado en la adecuación de normas –la Ley 17.520 de 1967 fue modificada por la Ley 23.696 de 1989–, un novedoso mecanismo de extracción de la plusvalía del territorio fue inventado: el sistema de peaje para re-

paración y mantenimiento rutinario; en 1990, las mejores rutas nacionales fueron aglutinadas en 19 corredores viales, concesionados y adjudicados por 12 años a 13 consorcios integrados por las firmas más poderosas del oligopolio de la construcción: Unión Argentina de la Construcción (Techint, Macri, Kokouret), Cámara Argentina de la Construcción (Supercemento, Conevial, Dyposa, Aragón, Roggio, EACA, Servente) y Cámara Argentina de Empresas Viales (Burgwardt, Perales Aguiar, Dycasa, Chediak, Equimac, Decavial).

Existió, en ese sentido, una inequívoca funcionalidad respecto de la obsolescencia previa de la red y su posterior enajenación; su antigüedad y estancamiento del sistema vial argentino sirvieron de pretexto para justificar su transferencia al capital. Según explica Zambón (2003), parte significativa de la anterior falta de reparación y mantenimiento de la red de rutas y caminos fue adrede, deliberada, pues sirvió para legitimar su traspaso a manos privadas: el principal argumento para justificar las concesiones viales residió en la supuesta incapacidad del Estado y la presunta ‘eficiencia’ de los consorcios adjudicatarios en cuanto a garantizar la modernización de las rutas; sin embargo, paradójicamente las rutas que demandaban una pronta reparación fueron ‘misteriosamente’ excluidas de las licitaciones, que fueron protagonizadas sólo por las redes de mayor tránsito y en mejores condiciones de conservación<sup>4</sup>. Son las normas, escogiendo no sólo a los agentes destinados a lucrar con las nuevas formas organizacionales de uso del

territorio, sino también eligiendo los pedazos del espacio nacional a ser explotados por el capital (áreas de alta densidad técnica e informacional).

Se adjudicaron, pues, 19 corredores a 13 consorcios que reunían a 46 empresas: los grandes favorecidos fueron SADE, de Pérez Companc (9,9%), Techint (12,3%), Macri (11,0%) y Roggio (17,5%); el 49,3% restante fue repartido entre las firmas remanentes (Arza y González García, 1998)<sup>5</sup>. Sobre algunas de esas empresas hegemónicas recayeron gran parte de las lucrativas obras públicas de construcción, explotación y conservación de la red

de accesos metropolitanos, la autopista Presidente Perón y conexión entre Rosario y Victoria (Cuadro 1). Ese esquema contemplaba también autopistas y accesos metropolitanos<sup>6</sup>, así como también la red vial provincial<sup>7</sup>.

Algunos encumbrados grupos de la burguesía nacional lograron apoderarse de los tramos troncales más transitados y rentables de las rutas nacionales y la red primaria provincial, y así lograron apropiarse de la tercera parte de la red pavimentada (8.877,6 km) y del usufructo de más de las dos terceras partes del tráfico automotor (Argentina, 2001). Se torna

**Cuadro 1. Principales corredores viales, según rutas, provincias, extensión y concesionarios. Período 1990-2003**

Corredores Viales	Rutas	Concesionario	Longitud	Provincias
1	3 y 252	SEMACAR	665 km	Buenos Aires
2	205	SEMACAR	297 km	Buenos Aires
3	7	Camino del Oeste	508 km	Córdoba, San Luis, Mendoza
4	8 y 193	Camino del Oeste	697 km	Santa Fe, Córdoba
5	7	Nuevas Rutas	421 km	Buenos Aires
6	188	Covico UTE	479 km	Buenos Aires
7	9 y AO12	Servicios Viales	242 km	Buenos Aires
8	11 y A009	Servicios Viales	694 km	Santa Fe
9	33	Servicios Viales	233 km	Santa Fe
10	9	COVICENTRO	332 km	Santa Fe
11	34	COVINORTE	714 km	Santa Fe, Santiago del Estero
12	9 y 34	CONCANOR	481 km	Córdoba, Tucumán, Salta
13	16 y 12	Virgen de Itatí	946 km	Misiones, Chaco
14	19	Rutas del Valle	280 km	Córdoba, Santa Fe
16	226	Camino del Abra	404 km	Buenos Aires
17	5	Nuevas Rutas	540 km	Buenos Aires
18	12, 14, 193, AO15, 117 y 135	Camino Río Uruguay	618 km	Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes
20	36, 38 y A005	Red Vial Centro	309 km	Córdoba
29	22, 151 y Av. Circ.	Conteras UTE	17 km	Río Negro, Neuquén
<b>Total</b>	-----	-----	8.776 km	-----

Fuente: elaboración personal sobre la base de Argentina (2001)

harto manifiesta la preponderancia del mercado sobre el Estado, de la racionalidad económica privada sobre la métrica pública, de la explotación del territorio como recurso sobre el interés general, de normas pragmáticas sobre regulaciones pretéritas, de la selectividad espacial sobre la cohesión territorial, de las fuerzas de la verticalidad sobre los nexos de la horizontalidad.

Según la Asociación Internacional de Caminos, en el mundo sólo hay un país donde existen rutas concesionadas sin caminos alternativos transitables no onerosos: Argentina. Las rutas troncales diseñaron, en ese marco, una red material de conexiones geográficas dispendiosas en tiempo y dinero (Silveira, 1999). No obstante, eso no impidió la intensificación de los flujos viales: el tránsito vehicular por las rutas privatizadas aumentó un 397% entre 1991 y 2000 (Argentina, 2006), de ahí que la recaudación de las estaciones de peaje de todo el país se quintuplicara y los concesionarios lograran recuperar en apenas cuatro años el capital invertido. La expansión de la producción transportable por vía terrestre y la dinámica del comercio internacional con países limítrofes –especialmente con el MERCOSUR– forjaron y confirieron, por otra parte, una eficaz legitimación técnica e ideológica a la explotación de la red por agentes privados. Obstando el citado aumento de la fluidez de la producción y la circulación, y la atenuación de la viscosidad material del territorio que la modernización de los segmentos más densos y rentables supone, la implementación de un sistema de peaje en

favor de firmas particulares limita el uso de los fijos a quienes pueden pagar; ese nuevo instrumento normativo genera una viscosidad social que imprime a los agentes velocidades desiguales, llevando a la compartimentación del territorio (Silveira, 1999).

Otra cuestión digna de subrayar del nuevo régimen concierne a los generosos márgenes de rentabilidad arrojados por la actividad: en 2001, la rentabilidad de las estaciones de peaje se estimaba en valores que fluctuaban entre 26,4% y 24,7%; y en el caso específico del Corredor 29, la tasa interna de retorno era del 25,9%, un 95% superior a la programada por la empresa (Zambón, 2003). No obstante, esto no obedeció apenas al ya comentado aumento de la circulación vial, sino –y sobre todo– a los reiterados incrementos tarifarios, y también a la sistemática transferencia de recursos desde el erario público a las arcas privadas. Si entre 1991 y 1998 las tarifas aumentaron un 68,2% (Arza y González García, 1998), durante el decenio 1991-2001 esos aumentos fueron, en promedio, del 42% (Zambón, 2003). Los incrementos fueron diferenciados, sobresaliendo los casos de los corredores 8 (21%), 18 (60%), 13 (82%) y 20 (75%); específicamente durante el trienio 1996-1998, las tarifas de esos dos últimos ramos troncales concesionados sufrieron aumentos del 37% (Arza y González García, 1998).

Como las leyes nacionales permitían que los adjudicatarios de todos los servicios públicos recientemente privatizados –incluidas las concesiones viales– modificaran los precios vigentes en función de

la evolución de la inflación norteamericana, la indexación tarifaria descripta des-puntaba como una verticalidad impuesta al espacio nacional, como un tiempo externo superpuesto al territorio; y mientras las tarifas experimentaban abultados incrementos, las concesiones eran prorrogadas hasta octubre de 2003 y, en algunos casos, hasta 2015 (Corredor 18, Campana-Tres Cruces, empalmes hacia Uruguay y Brasil). En 1992, los concesionarios viales fueron eximidos del pago del canon correspondiente, y así el Estado dejó de percibir –entre dicho año y 1998– 900 millones de dólares; paralelamente, las empresas fueron beneficiadas con ‘compensaciones indemnizatorias’ –60 millones de dólares anuales–, a tal punto que, en 2001, los aportes gubernamentales habían llegado a representar el 200% de la recaudación total generada por el sistema –durante años precedentes, habían explicado sólo el 40%–. Incluso el corredor vial Realicó-San Nicolás (Ruta 188) llegó a gozar temporalmente de una subvención del Organismo de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), el flamante ente burocrático-estatal creado para regular y administrar el régimen de concesiones viales.

Obstando el aumento de la circulación vial, el territorio se volvió rígido, porque las nuevas normas hicieron cada vez más selectiva la creación de fluidez. Si bien el costo del peaje representaba –a mediados de la década de 1990 y para la mayoría de los vehículos– el 11,7% de los fletes y el 76,0% del gasto de combustible (Arza y González García, 1998), los automóviles, las camionetas y las unidades de trans-

porte de cargas y pasajeros de larga distancia gozaban de sendos subsidios públicos –reducciones que oscilaban entre el 60% y el 100% de la tarifa nominal–, excepto en accesos metropolitanos, autopistas y tramos provinciales. La lógica estatal, al igual que la racionalidad del capital, se revelaba selectiva: una camioneta, por ejemplo, pagaba un peaje mucho más elevado que los camiones pesados, que sólo abonaban el 28% del valor plano; paralelamente, los ómnibus se beneficiaban con una reducción que fluctuaba entre el 80% y el 100%. Se afianzaba así el esquema de subsidios cruzados que ya regía previamente a la privatización.

Otra cuestión a considerar es que las nuevas regulaciones acentuaron el drenaje de recursos públicos hacia las arcas privadas: la creación del Fondo Fiduciario Vial procuró compensar a los concesionarios por dichas reducciones tarifarias y, a la vez, financiar las obras de mantenimiento; de hecho, el Estado nacional se comprometió a desembolsar 700 millones de dólares en concepto de indemnizaciones adeudadas y mantener el régimen de compensaciones, resarciendo a los concesionarios por la reducción del valor del peaje. Todo lo anterior, aunado al discrecional reparto de subsidios entre quienes explotan la red y quienes transitan por ella, revelaba una métrica burocrática mercantilizada y una acción compensadora ausente, obligando a preguntarse acerca de la racionalidad real del sistema de peaje, a interrogarse con respecto a cuál era su verdadera finalidad, y a inquirir si su desenvolvimiento no apuntaba, en verdad, más que a la

simple reproducción de un novedoso y eficaz mecanismo de extracción de plusvalía del territorio, puesto a disposición de ciertos agentes hegemónicos; asimismo, el discurso de un territorio equipado y fluido no conseguía hacerse realidad: la calidad de las rutas no mejoró en absoluto durante ese lapso, pues el 'compromiso' asumido por las empresas era, luego finalizar la concesión, restituir las al Estado en las mismas condiciones en que habían sido recibidas.

Obstando la selectividad del capital en la explotación de los segmentos más rentables, las estrategias de acumulación de las firmas y la ausencia de una métrica burocrática eficaz explican esa pérdida de fluidez virtual del territorio: al renunciar al cobro del canon a los concesionarios viales, el Estado eliminó los recursos financieros necesarios para conservar y renovar las rutas de menor volumen de tráfico; eso explica que la inversión pública en el sector cayera un 65% entre 1986 y 2000 (Argentina, 2001), y que el crecimiento del nivel de pavimentación de la red haya sido casi insignificante entre 1985 y 2002 (1% anual) (Argentina, 2006). Salvia (2002) explica que el 35% de la infraestructura vial nacional sufrió un envejecimiento prematuro, y que sólo el 43% de la red es adecuado para la circulación permanente; menos del 60% de la red pavimentada se encuentra en condiciones técnicas aceptables; y de continuar el ritmo actual de renovación material del sistema vial argentino, las rutas nacionales y la red primaria provincial se hallarían completamente asfaltadas recién en 2061. Ante semejante obsoles-

cencia de las rutas nacionales y provinciales, ¿qué decir de los 240.000 km de caminos municipales cuyo mantenimiento y crecimiento depende exclusivamente de los gobiernos locales?

Negada en Formosa (42,3%), Chaco (29,7%), Misiones (24,1%) y Salta (14,5%), la modernidad material que supone la pavimentación del sistema de rutas y caminos es, ciertamente, desigual; las provincias citadas concentran el 76,0% de las rutas de tierra de todo el país, revelando así una configuración territorial envejecida, poco adecuada a las exigencias de fluidez del período (Argentina, 2006). Son áreas letárgicas u opacas (Santos, 1996), que tienden a reproducir el todo tal como era en fases pretéritas, donde se combinan dos situaciones: la exclusión respecto del circuito tejido por los nexos verticales u organizacionales, y la falta de apoyo del Estado, que les impiden reproducirse orgánicamente. La Patagonia austral y parte de la Patagonia norte despuntan, finalmente, como áreas incompletamente refuncionalizadas. Si bien sólo el 14,3% de la red nacional es de ripio, esa media es ampliamente superada por Chubut (33,0%), Río Negro (33,7%), Santa Cruz (55,6%) y Tierra del Fuego (92,6%), provincias que dan cuenta del 72,7% de las rutas y los caminos construidos con ese material (Argentina, 2006). En un mismo territorio conviven formas geográficas propias de distintas fases del medio técnico, y los vestigios o relictos legados por la época colonial; así pues, el discurso de una supuesta homogeneización del espacio concretada por las redes se convierte en una falacia.

Con la llegada del siglo XXI y la concomitante eclosión de la crisis financiera doméstica, todas las concesiones de la red vial nacional fueron reorganizadas, a excepción de las autopistas y accesos metropolitanos, el Corredor 18 (rutas mesopotámicas 12 y 14) y los ejes Rosario-Victoria y Cipolletti-Neuquén. No obstante, esto ocurrió de tal modo que el esquema de concentración pergeñado durante la década anterior se acentuó: de 18 corredores de 8.776 km controlados por 13 concesionarios, se pasó a 6 corredores de 8.587 km explotados por 6 empresas, esta vez por un plazo de 5 años; paralelamente, la concesión de algunas rutas provinciales –sobre todo en Buenos Aires (rutas 2 y 11)– fue también reestructurada para adaptarse a la nueva lógica. Si se añadían al esquema los corredores 18 y 29 –cuyas concesiones aún no habían ca-

ducado–, se trataba de 8 corredores controlados por 8 firmas; considerando la propiedad del capital y la pertenencia de las concesionarias a ciertos grupos económicos diversificados, la concentración verificada era aún mayor que a finales del Siglo XX (Cuadro 2).

Suplantados por un fondo fiduciario a partir del cual el Organismo de Control de Concesiones Viales distribuye la recaudación del sistema entre las empresas, los subsidios estatales fueron suprimidos casi por completo. Otrora sujeta a una temporalidad de contenido globalizado –la inflación norteamericana–, la indexación de las tarifas comenzó a depender de la evolución de los salarios y de los costos del sector de la construcción, adquiriendo, así, un contenido obediente a los ritmos internos. Otra cara de la moneda era dada, empero, por el otorgamiento de

**Cuadro 2. Principales corredores viales, según rutas, provincias, extensión y concesionarios. Período 2004-2009**

Corredores Viales	Rutas	Concesionario	Longitud	Provincias
1	3, 205, 226 y 252	Rutas al Sur	1.282 km	Buenos Aires
2	5 y 7	Autovía Oeste	1.264 km	Buenos Aires, Santa Fe, La Pampa, Mendoza
3	9, AU R-A, A-012, 11, A-009, 19 y 188	Vial 3	1.500 km	Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, La Pampa
4	8, 33, 36, 38, 193, A-005	Caminos de América	1.239 km	Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis
5	9 y 34	Vial Cinco	1.517 km	Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis
6	11, 12 y 16	Empresa Concesionaria Vial	1.150 km	Santa Fe, Corrientes, Chaco, Misiones
18	12, 14, 193, AO15, 117 y 135	Caminos del Río Uruguay	618 km	Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes
29	22, 151 y Av. Circ.	Caminos del Valle	17 km	Río Negro, Neuquén
Total	-----	-----	8.587 km	-----

Fuente: elaboración personal sobre la base de Argentina (2005)

condiciones aún más ventajosas para la explotación de los segmentos privatizados de la red. Los concesionarios pasaron a ser sólo responsables por los trabajos de mantenimiento y la señalización de los caminos; mucho más onerosas, las tareas de ampliación y pavimentación de la red quedaron en manos del Estado nacional y provincial, lo cual benefició a firmas hegemónicas subsidiarias de grandes grupos económicos: Constructora Necon, Roggio, Eurnekián, Sideco, Cartellone, Chediak, Delta, Asfalsud, TECSA, Macri, Burgwardt, Dycasa, Techint<sup>8</sup>; muchas habían incumplido entre el 30% y el 84% de las inversiones y obras comprometidas cuando eran beneficiarias del viejo sistema de subsidios.

No siendo fortuita, la reestructuración del sistema de concesiones viales obedeció a la lógica instrumental del comercio internacional, que imprimió una nueva valorización a distintos puntos del territo-

rio; entre las principales ciudades bonaerenses, santafesinas, cordobesas, pampeanas, cuyanas, mesopotámicas y del norte patagónico, se diseñó y reproduce un mapa de las verticalidades compuesto de puntos distantes entrelazados por nexos de coherencia funcional. Es llamativa la superposición del mapa de concesiones viales respecto del trazado de los cinco principales corredores de circulación terrestre de flujos comerciales domésticos e internacionales identificados por Cristini *et al.* (2002), los cuales dan cuenta de gran parte de un transporte automotor de cargas integrado a los principales puertos<sup>9</sup>. Son áreas luminosas (Santos, 1996), donde se superponen eventos propios del nuevo orden y se combinan atributos como densidad, rapidez, fluidez y racionalidad, en virtud de las múltiples conexiones e interdependencias jerárquicas que exige la reproducción del espacio de flujos del comercio distante (Figuras 1 y 2).



Figura 1. Red nacional de rutas, según corredores viales. Argentina, 2004.  
Fuente: elaboración personal sobre la base de Argentina (2005)



Figura 2. Principales corredores de tránsito de carga. Argentina, 2001. Fuente: Cristini *et al.* (2002)

Otorgando importantes ventajas fiscales y financieras, las nuevas regulaciones privilegiaron a la ruta 14, columna vertebral del comercio con el MERCOSUR: luego de transferir al Estado nacional las obras de la autopista Ceibas-Guauguaychú, la concesionaria Caminos del Río Uruguay obtuvo la eliminación de multas por incumplimiento de obras, la licuación de garantías y seguros, y la indexación de tarifas conforme a los costos

operativos de explotación, así como también un aumento del 12% en el valor del peaje cobrado en el puente Zárate-Brazo Largo; la métrica burocrática se tornó en mercantil, más también irracional, pues al satisfacer la codicia de los concesionarios de ese corredor vial<sup>10</sup>, determinó que la fluidez del espacio acabara siendo eclipsada por el interés privado.

En el resto del país, la red quedó por completo ajena a esa oleada modernizadora, asistiendo, por añadidura, a la ausencia o decadencia de variables maduras, propias de períodos históricos anteriores. Si las concesionarias viales explotan apenas el 24% de las rutas pavimentadas – externalizando o terciarizando las tareas de conservación, reparación y señalización –, el 33% del remanente corresponde al sistema de contratos de rehabilitación y mantenimiento, el 37% permanece bajo la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad y el 6% restante se halla bajo el sistema de concesión sin peaje con subvenciones estatales –sistema COT (Construir, Operar y Transferir), que abarca los corredores 28 (ruta nacional 11, Chaco y Formosa) y 31 (ruta 33, Buenos Aires)– (Argentina, 2007).

Sin embargo, el Estado nacional ha incrementado un 165,8% las inversiones realizadas en el sector vial entre 2006 y 2010 –pasaron de 3.470,9 a 9.228,8 millones de pesos–, en casi un 90% destinadas a nuevas obras (Argentina, 2012a)<sup>11</sup>. Obedeciendo a los intereses y demandas de algunos agentes hegemónicos, que pretenden fluidez para sus producciones, el Estado nacional equipó y modernizó la maquinaria de circulación terrestre en

aquellas áreas del país dinamizadas por el auge de la minería metalífera (Catamarca y Jujuy), la soja transgénica y la ampliación de la frontera agrícola (Chaco, Formosa, Salta), los hidrocarburos y el turismo (Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego) y la silvicultura y la industria forestal (Misiones) –todas ellas actividades económicas emblema de la nueva división del trabajo impuesta al territorio argentino–, para así satisfacer las nuevas necesidades de cooperación y relación desarrolladas entre los lugares: son los nuevos islotes de modernidad surgidos en el territorio, vívidos ejemplos de una luminosidad secundaria.

No obstante, y a pesar de que el 87,7% de las rutas nacionales se encuentra pavimentado, las desigualdades territoriales son inocultables. Sólo catorce provincias –Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, San Luis, Santa Fe, Santiago del Estero, Tucumán, Córdoba, Neuquén, La Pampa, La Rioja, Mendoza y San Juan– igualaban o rebasaban la media nacional; en las siete primeras jurisdicciones, se verificaba la pavimentación absoluta o casi total de la red nacional de caminos, de la cual apenas cinco distritos –Buenos Aires, Córdoba, La Pampa, Entre Ríos y Santa Fe– explicaban el 36,9%. Los espacios de la rapidez se funden así con los espacios de la fluidez, gracias a la superposición con respecto de los flujos de intercambio comercial desarrollados entre las principales ciudades del país y los puertos marítimos y fluvio-marítimos más importantes.

No es posible interpretar esas desigualdades y segmentaciones en su total

dimensión sólo a partir de la red de rutas troncales; es imperioso estudiar también las redes primarias provinciales (Cuadro 3). Como apenas el 20,8% de ese sub-sistema ha sido pavimentado, la circulación interna pierde fluidez y densidad. Superando holgadamente la media nacional en cuanto a la pavimentación de las rutas provinciales, Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, La Pampa, Mendoza, San Juan y Tucumán explicaban el 68,8% de esa parcela del sistema, más la Patagonia no superaba en ningún caso el 15% (Argentina, 2007). Si bien en Formosa, Chaco, Santiago del Estero y Corrientes entre el 82,3% y el 100% de las rutas nacionales se halla pavimentado, en lo que atañe a la red provincial esos guarismos no rebasan en ningún caso el 22% (Argentina, 2007; 2012b).

No es extraño, pues, que, ya bien entrado el Siglo XXI, el país contara con apenas un 1 km de rutas pavimentadas cada 48,8 km<sup>2</sup>, esto es, una cobertura seis veces inferior a la registrada en los Estados Unidos ocho décadas atrás. Con densidades de 1 km de caminos asfaltados cada 14,1 km<sup>2</sup>, sobresalía Tucumán, seguido por Misiones, San Luis, Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos; paralelamente, ocho provincias –Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, San Luis y Mendoza– concentraban el 61,1% de la infraestructura vial –nacional y provincial– pavimentada, en tanto que Buenos Aires, Jujuy, Catamarca, Formosa y Chaco se aglutinaban en derredor de la media nacional. No obstante, las menores densidades técnicas se registraban en la Patagonia y gran parte del norte argen-

**Cuadro 3. Nivel de pavimentación de la red nacional y provincial de rutas. Años 2006 (para rutas provinciales) y 2010 (para rutas nacionales)**

Provincia	% pavim. (rutas nac.)	% pavim. (rutas prov.)	% prov. rutas (general)	% prov. rutas (pavimentado)	Rutas (km)/Sup. (km <sup>2</sup> )	Rutas pavim. (km)/Sup. (km <sup>2</sup> )
Buenos Aires	100,00	29,07	16,61	19,49	1/7,67	1/20,55
Catamarca	96,30	27,36	2,27	2,97	1/18,72	1/45,05
Chaco	100,00	14,48	2,91	2,42	1/14,20	1/53,56
Chubut	86,55	9,23	4,43	3,47	1/21,02	1/84,44
Córdoba	100,00	16,36	11,92	9,08	1/5,74	1/23,71
Corrientes	100,00	13,77	3,06	3,29	1/11,96	1/34,89
Entre Ríos	100,00	12,34	6,17	4,23	1/5,29	1/24,26
Formosa	82,86	11,94	1,67	1,84	1/17,84	1/51,06
Jujuy	63,09	12,08	2,05	1,57	1/10,76	1/44,22
La Pampa	88,06	29,95	3,87	4,85	1/15,37	1/38,54
La Rioja	98,70	30,90	1,68	3,30	1/22,14	1/35,44
Mendoza	75,17	14,99	7,98	5,48	1/7,73	1/35,37
Misiones	87,33	35,67	1,60	2,35	1/7,71	1/16,52
Neuquén	100,00	17,38	2,85	3,06	1/13,66	1/40,03
Río Negro	79,67	9,96	3,56	3,21	1/23,63	1/82,45
Salta	75,54	9,17	3,78	2,69	1/17,05	1/75,30
San Juan	85,79	27,15	2,68	3,20	1/13,87	1/36,51
San Luis	100,00	40,04	3,90	5,67	1/8,14	1/17,65
Santa Cruz	57,15	14,92	3,77	3,11	1/26,77	1/102,33
Santa Fe	96,36	26,01	6,65	7,79	1/8,29	1/22,23
Santiago del Estero	96,05	21,08	4,53	4,45	1/12,48	1/39,89
Tierra del Fuego	45,11	0,69	0,57	0,39	1/718,20	1/3.302,67
Tucumán	92,47	43,86	1,27	2,09	1/7,36	1/14,01
Total del país	87,27	20,80	100,00	100,00	1/15,52	1/48,80

Fuente: elaboración personal sobre la base de Argentina (2007; 2012b).

tino; a excepción de Neuquén, todas las jurisdicciones patagónicas superaban el cociente de 82 km<sup>2</sup> por cada km de rutas pavimentadas: Chubut y Santa Cruz eran los casos más extremos, pues contaban con 84,4 km<sup>2</sup> y 102,3 km<sup>2</sup> cada mil metros de caminos asfaltados, respectivamente. El nivel de cobertura de Tucumán, San Luis, Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba duplicaba al de Neuquén, Jujuy, Formosa, Chaco y Catamarca, triplicaba al de Salta, cuadruplicaba al de Chubut

y quintuplicaba al de Santa Cruz (Argentina, 2007; 2012b). Se evidencia la acumulación de eventos portadores del nuevo orden en ciertos puntos y áreas, y el abandono de extensas zonas: un espacio poblado por redes que evitan áreas opacas y sólo unen a puntos dinámicos.

El sistema de corredores viales sufrió recientemente una nueva reestructuración (Cuadro 4). Ante la caducidad del régimen de concesiones establecido en 2004, el Estado nacional dispuso en

2010 la reorganización empresarial, económica y territorial de la red de peajes, aumentando la selectividad espacial y la concentración económica del mapa de flujos: 8.401 km fueron distribuidos entre 10 empresas, todas ellas subsidiarias de grupos económicos diversificados de la burguesía argentina (Roggio, Cartellone, Eurnekián, Macri, Techint, etc), para ser explotados en condiciones monopólicas hasta 2017 o 2020, según el caso: sólo permanecieron intactos los corredores 1 (Concesionaria Vial), 18 (Caminos del Río Uruguay) y 29 (Caminos del Valle)<sup>12</sup>.

No obstante, y en el marco de la actual crisis económico-institucional argentina, algunas de las condiciones de explotación intrínsecas al nuevo régimen fueron modificadas, obedeciendo a la cada vez más imperiosa necesidad de reducir el

gasto público: la Resolución AG/2012, por ejemplo, dispuso tanto la suspensión de las compensaciones de las cuales gozaban las concesionarias viales como de los subsidios que otorgaban al transporte público de pasajeros importantes reducciones en los costos de circulación por las rutas con peaje. En ese nuevo esquema, Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos, Chaco y Corrientes, y en menor medida, Mendoza, La Pampa, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, San Luis, Río Negro y Neuquén, despuntan como espacios de fluidez funcionales a la reproducción de las estrategias de acumulación de la cúpula empresarial doméstica<sup>13</sup>, fuertemente equipados en su materialidad –nivel de pavimentación–, y también poblados por los usos del territorio más dinámicos, propios de la di-

**Cuadro 4. Principales corredores viales, según rutas, provincias, extensión y concesionarios. Período 2010-2020**

Corredores Viales	Rutas	Concesionario	Longitud	Provincias
1	3, 205, 226 y 252	Concesionaria Vial	1.282 km	Buenos Aires
2	5 y 188	Corredor de Integración Pampeana	769 km	Buenos Aires, La Pampa,
3	7	Autovía Buenos Aires a Los Andes	724 km	Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Mendoza
4	18, 19, 34 y 38	Carreteras Centrales de Argentina	1.001 km	Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos, Santiago del Estero
5	11, A-009, AU 9, AU Rosario Córdoba, A 012 y 193	CincoVial	1.336 km	Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Chaco
6	12 y 16	Caminos del Paraná	934 km	Corrientes, Chaco, Misiones
7	34 y 9	VialNOA	798 km	Salta, Jujuy, Santiago del Estero, Tucumán
8	8, 33, 36, A005	Corredor Central	922 km	Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, San Luis
18	12, 14, 193, AO15, 117 y 135	Caminos del Río Uruguay	618 km	Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes
29	22, 151 y Av. Circ.	Caminos del Valle	17 km	Río Negro, Neuquén
Total	-----	-----	8.401 km	-----

Fuente: elaboración personal sobre la base de Argentina (2012c).

visión territorial del trabajo impuesta al país a fines del siglo pasado y afianzada a comienzos de la presente centuria –soja, cereales, turismo, citricultura, actividad forestal, minería, hidrocarburos, industria automotriz.

Obviamente determinada por el caudal de flujos capitalizado, se vuelve evidente la valorización puntual, fragmentada, que los agentes que lucran con la circulación vial hacen de algunos pedazos del espacio nacional: los accesos Norte y Oeste de la red metropolitana de autopistas, la Ruta 14 en Entre Ríos –vital para el comercio con el MERCOSUR–, Zárate, Cañuelas, Azul, Tres Arroyos y gran parte del interior bonaerense emergían como las áreas con costo de peaje más elevado; en oposición, Chaco (Ruta 16), Santa Fe (19 y 33) y Córdoba (19 y 36) eran las zonas menos onerosas.

Todo el sistema de peajes se articula, a su vez, a un imperativo del período histórico actual: la configuración de los corredores biocénicos; integrando en un mismo espacio de flujos a las ciudades de mayor jerarquía demográfica y funcional, los grandes puertos y las redes viales explotadas por el capital, esa racionalidad consuma la unificación de los comandos sobre el territorio pretendida por los agentes hegemónicos. Signada por la articulación subordinada de los restantes medios de transporte al tráfico caminero y portuario, los distintos sistemas de circulación se imbrican para satisfacer las demandas de racionalidad de firmas globales y grupos económicos nacionales preocupados por ampliar su escala de acción comercial. Solidaridades urdidas

entre el movimiento de contenedores entre países limítrofes y un discurso basado en la experiencia de Estados Unidos, Alemania, Australia, Canadá, Rusia, Japón y China, y en el vaticinio de un futuro de supuesta prosperidad para las producciones ‘regionales’ más ‘postergadas’, contribuyen a afianzar una lógica cuyo corolario es el tendido, por parte de los macro-actores del sector logístico (*megacarriers* y *holdings* verticalmente integrados), de ‘puentes terrestres’ (*land bridge*) entre los océanos Atlántico y Pacífico, destinados a intensificar los flujos de exportación hacia Asia.

Sendos programas de cooperación técnica internacional, como OKITA II e IIRSA (Japón, BID, Unión Europea, China) introducen una nueva valorización del espacio, revelándose como regulaciones exógenas que desempeñan un activo papel en cuanto a la jerarquización de los lugares en el mapa mundial de producciones y demandas; sobresalen, entre otras, el Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías de 1980, y el Protocolo de Integración Física que, rubricado en 1996 entre Chile y los países miembros del MERCOSUR, decretó la apertura de trece pasos cordilleranos. Obediente a ciertas intencionalidades hegemónicas externas, lo que aquí se observa es un intento de racionalización del espacio para volverlo funcional a los intereses del capital; de ahí la existencia, en el país, de tres corredores biocénicos que, pese a su escaso nivel de desarrollo y explotación, testimonian la dirección e intensidad de los flujos internacionales

y una circulación doméstica globalizada, así como también la superposición de los principales itinerarios comerciales y las vías de transporte explotadas por el capital<sup>14</sup>.

Otro aspecto a considerar en el análisis de la producción de fluidez del espacio, apunta a los vehículos terrestres que, entendidos como fijos en movimiento, revelan una doble dimensión territorial: por un lado, son generadores de flujos;

por otro lado, se trata de factores que surgen como condición de desplazamiento de otros bienes de consumo, como medio de transporte de esos bienes (Contel, 2001).

Es el automóvil (Cuadro 5) el que, conforme a las actuales exigencias de fluidez, velocidad e individualismo, des-punta como un ejemplo paradigmático de un esquema gobernado por la economía de tiempo y la rapidez del movimiento;

**Cuadro 5. Cobertura del parque automotor sobre la población, según jurisdicciones. Período 1995-2010**

Jurisdicción	Automóviles (1995) / Población (1991)	Automóviles (2001) / Población (2001)	Automóviles (2010) / Población (2010)
Buenos Aires	1/6,41	1/2,40	1/2,46
Capital Federal	1/3,11	1/6,40	1/5,26
Catamarca	1/36,90	1/20,15	1/9,56
Chaco	1/32,46	1/23,17	1/12,66
Chubut	1/6,64	1/5,95	1/3,99
Córdoba	1/7,06	1/6,71	1/4,43
Corrientes	1/13,72	1/13,01	1/9,98
Entre Ríos	1/9,37	1/9,84	1/5,49
Formosa	1/29,16	1/21,15	1/16,19
Jujuy	1/26,07	1/21,07	1/11,66
La Pampa	1/5,95	1/5,94	1/4,47
La Rioja	1/21,75	1/13,73	1/8,77
Mendoza	1/5,65	1/6,29	1/4,75
Misiones	1/14,28	1/14,22	1/10,74
Neuquén	1/10,33	1/8,26	1/4,74
Río Negro	1/11,58	1/9,55	1/5,41
Salta	1/18,19	1/18,20	1/11,93
San Juan	1/11,29	1/11,44	1/6,93
San Luis	1/15,59	1/13,42	1/6,22
Santa Cruz	1/8,93	1/7,02	1/3,58
Santa Fe	1/6,83	1/6,45	1/4,84
Santiago del Estero	1/33,98	1/28,61	1/16,67
Tierra del Fuego	1/13,80	1/1,17	1/3,24
Tucumán	1/17,94	1/66,39	1/10,64
Total del país	1/6,99	1/6,69	1/5,28

Fuente: elaboración personal sobre la base de ADEFA (1997; 2003; 2012) y Argentina (2003; 2012f)

para Baudrillard (1973), el automóvil es un utensilio, y también la representación material de una lógica simbólica; signo importante de nuestro tiempo, él posee un papel fundamental en la reproducción del imaginario colectivo y una capacidad objetiva para reestructurar las formas y contenidos socio-espaciales; las ciudades no serían lo que hoy son si ese sistema de objetos no existiese: con el vehículo individual, el hombre se imagina más plenamente realizado, satisfaciendo el status y narcisismo de la cultura postmodernista (Santos, 1996).

Orientado al análisis de esa dimensión del sistema, Contel (2001) propone el concepto de densidad dinámica vial, un índice que, formado por el cociente entre la población provincial y la dotación de automóviles, vincula a los sistemas de objetos con los correspondientes sistemas de actores; los automóviles, que en Argentina representan el 75% del parque automotor, manifestaban en 2010 una densidad en cuanto a la población situada en el orden de una unidad cada poco más de 5 habitantes. Si bien Chubut, Córdoba, Santa Fe, Córdoba, Mendoza, La Pampa, Neuquén, Buenos Aires, Río Negro, Entre Ríos y San Luis se aglutinaban en alrededor de la media nacional, otros casos adquirirían un cariz extremo; muy lejos de los guarismos de la Capital Federal –2,5 habitantes por automóvil–, tal densidad se revelaba mucho más escasa en el norte argentino, donde las cifras oscilaban entre 10 y 16 personas por unidad. Oponiendo los espacios de la rapidez a los espacios de la lentitud, despuntan la Capital Federal, la Patagonia, Mendoza y

la pampa húmeda por un lado, y Jujuy, Salta, Chaco, Formosa y Santiago del Estero por el otro: la cobertura metropolitana era así tres veces superior a la de San Juan y La Rioja, y cuatro veces mayor a la de Misiones y Catamarca, quintuplicando a Corrientes y Tucumán, y sextuplicando a la de Salta y Jujuy; Tierra del Fuego no sólo sextuplicaba las densidades de Formosa y Chaco, sino que su nivel de cobertura era 8,2 veces superior al de Santiago del Estero: estas últimas dos provincias (Santiago del Estero y Formosa) exhibían un nivel de cobertura tres veces por debajo al promedio nacional y seis veces inferior respecto de la Capital Federal (ADEFA, 1997; 2003; 2012). Se afianza entonces la correlación empírica entre, por una parte, las condiciones de los soportes territoriales y la densidad técnica de los vehículos –fluidez virtual o rapidez material– y, por otra parte, la espesura, frecuencia e importancia alcanzada por los flujos –fluidez efectiva o rapidez funcional.

## 5. Conclusiones

Ordenadoras del espacio total, las redes de transporte en general, y el sistema vial en particular, se superponen al territorio, fijando y añadiendo prótesis al mismo. Son solidaridades técnicas y organizacionales entabladas entre los flujos hegemónicos de carga y pasajeros, la expansión y modernización del parque automotor, las concesiones viales, los corredores biocénicos y la renovación de la materialidad de rutas y caminos, las que co-

adyuvan a segmentar del país en áreas luminosas y letárgicas; la red vial modernizada une apenas a los puntos y áreas globalizadas, y de ese modo engendra un territorio reticular, convertido en soporte de los nexos materiales y políticos que transportan las verticalidades. Operando a partir de la densificación y modernización selectiva del espacio nacional, las firmas globales y los grupos económicos nacionales diversificados, compartimentan y fragmentan las velocidades de los agentes, y así generan nuevos espacios de fluidez y viscosidad: se trata de la constitución de verdaderos oligopolios y monopolios territoriales, y de un auténtico espacio corporativo, todos derivados del imperio del neoliberalismo y de la fábula de la 'desregulación'.

Omnipresente, el conflicto entre Estado y mercado, lo interno y lo externo, y lo antiguo y lo nuevo, parece definirse en favor de las fuerzas y nexos de la verticalidad; la racionalidad económica privada prima sobre la métrica pública, la explotación del territorio como recurso se impone sobre el interés general, normas pragmáticas anulan regulaciones pretéritas, y la selectividad espacial desarticula la cohesión territorial de antaño. Si los sistemas de peaje y transporte multimodal, las rutas pavimentadas, las regulaciones jurídicas, las densidades demográficas, técnicas e informacionales y la nueva división territorial del trabajo diseñan un nuevo mapa de flujos que identifica a los pedazos del espacio nacional privilegiados por el nuevo orden económico, político y territorial, paralelamente emergen vastos intersticios y vacíos, aje-

nos al frenesí del comercio internacional, la circulación doméstica y el turismo globalizado; allí, en esos medios repulsivos a la modernización, datos-clave del período, como la aceleración y la fluidez, permanecen ausentes, misteriosos, dando lugar a un tejido continuo y heterogéneo de obsolescencias materiales y organizacionales, formado por espacios opacos, signados por la lentitud y la viscosidad.

## 6. Notas

- 1 La métrica mercantil siembra heterogeneidad y segmentación; la métrica burocrática, en cambio, procura reunir o compensar lo que ha sido fragmentado por el mercado (ver Guillaume, 1975).
- 2 El Estado argentino se desprendió rápidamente de sus principales empresas: acerías, petroquímicas, refinerías y siderúrgicas estatales, parte del sistema previsional de jubilaciones y pensiones, áreas hidrocarburríferas, usinas eléctricas, astilleros, los segmentos más rentables del sistema ferroviario, puertos y aeropuertos, servicios de agua corriente, electricidad y cloacas, bancos públicos, canales de televisión, correos, transporte marítimo y compañías de seguros pasaron a manos privadas, al igual que, claro está, las rutas nacionales y provinciales de mayor tránsito.
- 3 Chile exigía materialidad adecuada para acceder, vía transporte automotor, a los mercados de Argentina y Brasil.
- 4 Se trataba de 9.500 km de rutas nacionales, los cuales representaban sólo el 25% del total de la extensión, pero significaban el 50% del tránsito y el 66% de la recaudación.

- 5 Esos autores aportan un completo listado de firmas beneficiarias del nuevo régimen: figuran, entre otras, Semacar (Dycasa, Perales Aguiar); Caminos del Oeste (Techint); Nuevas Rutas (Decavial, Necon, Chediak, SADE); Covico (Nordeste, Glinkstein, Asfalsud, TECSA, Cocyvia); Servicios Viales (Sideco Americana); Covicentro, Concanor y Covinorte (Roggio, Aragón, Supercemento); Virgen de Itatí (Chacofi, EAC, Supercemento, Dyposa, Nazar); Rutas del Valle (Geope, Cycic, Luciano); Camino del Abra y Nuevas Rutas (SADE, Necon, Chediak, Decavial); Caminos del Río Uruguay (Babic, Codi, Conevial); Red Vial Centro (Roggio) (Arza y González García, 1998). Zambón (2003) añade a Burgwardt, Seminara ECSA, Contreras Hnos, Esuco y Kank y Costilla en la explotación del corredor 29.
- 6 Desde 1992, el consorcio Autopistas del Sol explota el acceso norte, integrando a Abertis Infraestructuras S.A., Impregilo International Infrastructures N.V., Sideco Americana, Dycasa S.A. y el Grupo Dragados; desde 1997, AUSA (Autopistas Urbanas) -empresa del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires- controla la explotación, el mantenimiento y las nuevas obras de algunas autopistas urbanas -de las seis autopistas que administra, tres son de acceso gratuito y las restantes cuentan con estaciones de peaje-; el acceso oeste es explotado por el Grupo Concesionario del Oeste; las autopistas Ricchieri y Ezeiza-Cañuelas se encuentran bajo el control de AEC; y la autopista Buenos Aires-La Plata es controlada por Covaires.
- 7 Sobresalen, en la provincia de Buenos Aires, los casos de las rutas 2 (autovía Buenos Aires-Mar del Plata), 11 (General Conesa y Madariaga) y 74 (General Madariaga), y los tramos Trenque Lauquen-9 de Julio (Ruta 5) y Maipú-Samborombón, bajo el control de Caminos del Río Uruguay y Covisur, respectivamente; destacan, en el caso de Córdoba, las rutas 6 (Cruz Alta, Tancacha y Dalmacio Vélez), 10 (Machaco) y 13 (Costa Sacate y Las Varillas); finalmente, las autopistas santafesinas fueron enajenadas, al igual que la Ruta 18 (Coronel Domínguez) y la Ruta 14 (Bigand).
- 8 Se trataba de Coarco, Equimac y Homaq -rutas 226, 252, 3, 5 y 7-, Decavial-Vialco -ruta bonaerense 2 y rutas nacionales 9, 11, 19 y 188-, Corporación América y Covico -rutas 9 y 34- y Supercemento-Dragados y Obras Portuarias -rutas 11, 12 y 16, la única que contaba con una subvención estatal.
- 9 Se trataba de los corredores Valparaíso-Mendoza-Buenos Aires-San Pablo (sobre Ruta 7), Buenos Aires-Bahía Blanca-Zapala-Lonquimay (rutas 22 y 3), Salta-Tucumán-Córdoba-Rosario-Buenos Aires (Ruta 9, responsable por el 65% de la circulación doméstica de mercancías), Jujuy-Salta-Resistencia-Brasil (rutas 12 y 16); y Buenos Aires-Rosario-Chaco-Formosa-Paraguay (rutas 9 y 11). Esos corredores concentran el 96% de los flujos de mercancías del país. Observando las figuras 1 y 2, puede apreciarse que el corredor 2 y los accesos metropolitanos prácticamente se superponían a una red que, responsable por el 20% de la carga circulante, unía a Valparaíso, Mendoza, San Luis, Mercedes, Laboulaye, Rufino, Junín, Luján, Buenos Aires y San Pablo; dicho itinerario cubría, junto a los corredores 1 y 29, gran parte del subsistema de flujos que comunicaba a Lonquimay, Cutral-Có, Plaza Huincul, Zapala, Neuquén, Cipolletti, General Roca, Bahía Blanca, Azul, Cañuelas

y Buenos Aires; a su vez, la configuración territorial de los corredores 3, 4 y 5 era explicada por los nexos entre Jujuy, Salta, Resistencia, Santiago del Estero, Rosario, Córdoba y Buenos Aires, mientras que la geometría del Corredor 29 ilustraba el dinamismo del nordeste.

- 10 El corredor vial explotado por Caminos del Río Uruguay es el que registra la mayor cantidad anual de accidentes de tránsito fatales de todo el país.
- 11 Eso explica que Catamarca –del 77,1% al 96,3%–, Chaco –del 70,3% al 100%–, Formosa –del 57,7% al 82,7%–, Jujuy –del 49,0% al 63,1%–, Misiones –del 75,9% al 87,3%–, Tierra del Fuego –del 7,4% al 45,1%–, Salta –del 69,6% al 75,5%–, Chubut –del 64,9% al 86,6%– y Santa Cruz –del 42,5% al 57,2%– aumentaran sustancialmente sus niveles de pavimentación (Argentina, 2012b).
- 12 Las Rutas 5 y 188 quedaron en manos del Corredor de Integración Pampeana; la Ruta 7, bajo la égida de Autovía Buenos Aires a Los Andes; y las Rutas 18, 19, 34 y 34, en poder de Carreteras Centrales de Argentina; CincoVial se adjudicó los tramos A-009, AU9, AU Rosario-Córdoba, A-012 y las Rutas 11 y 193; Caminos del Paraná, las Rutas 12 y 16; VialNOA, las Rutas 34 y 9; y Corredor Central, el tramo A-005 y las Rutas 8, 33 y 36.
- 13 No obstante, la red metropolitana de autopistas y accesos continuaba siendo el nodo neurálgico del sistema vial argentino; en 2005, el tránsito hacia y desde la Capital Federal representaba el 65,8% del caudal vehicular, así como también el 60,2% de la

recaudación por peaje; las rutas nacionales, por su parte, contribuían con el 23,8% y el 27,5%, respectivamente (Argentina, 2006a). Si se considera el período 1999-2010, el tránsito y la recaudación por la red de autopistas y accesos a la Capital Federal crecieron un 62% y 203%, respectivamente, y el crecimiento de las rutas nacionales fue del 35% (Argentina, 2009a; 2009b; 2012d; 2012e).

- 14 Si el Corredor Norte (Iquique-Arica-Antofagasta, Paso de Jama-Sico-Socompa, Jujuy-Salta, Resistencia-Corrientes-Posadas-Paso de los Libres, Uruguayana, Porto Alegre-Río Grande, Curitiba-Paranaguá y San Pablo) se estructura en derredor de la concesionada ruta nacional 16, el Corredor Sur se extiende en torno a la ruta 22, uniendo a Concepción-Talcahuano, Victoria, Paso de Pino Hachado, Zapala-Neuquén, Bahía Blanca y Quequén; finalmente, el Corredor Central integra a Valparaíso-San Antonio, Santiago de Chile, Paso Cristo Redentor y Mendoza, ramificándose luego, ora hacia el tramo Buenos Aires-Montevideo, ora hacia el centro-nordeste del país (Córdoba, Santa Fe, Paraná, Paso de los Libres, Uruguayana, Río Grande, Curitiba, Paranaguá y San Pablo). Implantado sobre todo en la ruta 7, ese corredor concentra el 80% del intercambio comercial entre Chile, Argentina y Brasil; paralelamente, el Corredor Norte y la ramificación norte del Corredor Central determinan que las aduanas de Paso de los Libres y Uruguayana expliquen el 80% del comercio entre Chile, Brasil y Argentina.

## 7. Referencias citadas

- ADEFA. 1997. *Anuario 1996*. Asociación de Fabricantes de Automotores de Argentina, Buenos Aires.
- ADEFA. 2003. *Anuario 2001*. Asociación de Fabricantes de Automotores de Argentina, Buenos Aires.
- ADEFA. 2012. *Anuario 2010*. Asociación de Fabricantes de Automotores de Argentina, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2001. *Compendio estadístico 2000 del sector transporte*. Secretaría de Transporte, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2003. *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001*. Instituto Nacional de Estadística y Censos, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2005. *Corredores viales*. Organismo de Control de Concesiones Viales, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2006. *Infraestructura vial. Información geográfica*. Instituto Nacional de Estadística y Censos, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2007. *Longitud de la red vial provincial, según jurisdicciones y tipo de calzada*. Dirección Nacional de Vialidad, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2009a. *Tráfico y recaudación por accesos concesionados a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 1999-2003*. Instituto Nacional de Estadística y Censos, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2009b. *Tráfico y recaudación por rutas nacionales concesionadas. Años 1999-2003*. Instituto Nacional de Estadística y Censos, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2012a. *Inversión nacional en infraestructura vial por tipo de obra. Total del país. Años 2006-2010*. Instituto Nacional de Estadística y Censos, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2012b. *Longitud de la red nacional de caminos por tipo de calzada, según provincia. Total del país. Años 2006-2010*. Instituto Nacional de Estadística y Censos, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2012c. *Corredores viales*. Organismo de Control de Concesiones Viales, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2012d. *Tráfico y recaudación por accesos concesionados a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2006-2010*. Instituto Nacional de Estadística y Censos, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2012e. *Tráfico y recaudación por rutas nacionales concesionadas. Años 2006-2010*. Instituto Nacional de Estadística y Censos, Buenos Aires.
- ARGENTINA. 2012f. *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010*. Instituto Nacional de Estadística y Censos, Buenos Aires.
- ARZA, C; GONZÁLEZ GARCÍA, A. 1998. *La privatización del sistema vial: historia de un fracaso*. **Realidad Económica**. 156: 38-61.
- BARBERO, J. y E. QUINN. 1986. El transporte en el espacio económico. En: L. Yanes; A. M. Liberali (Comp.). **Aportes para el estudio del espacio socioeconómico**. I: 122-142. El Coloquio. Buenos Aires-Argentina.
- BAUDRILLARD, J. 1973. **Le système des objets**. Gaullimard. París-France.
- BORÓN, A. 1997. La sociedad civil después del diluvio neoliberal. En: E. Sader, E; P. Gentili. (Comp.). **La trama del neoliberalismo. Mercado, crisis y exclusión social**. 45-87. UBA. Buenos Aires-Argentina.
- CONTEL, F. 2001. Os sistemas de movimento do território brasileiro. En: M. Santos; M. L. Silveira (Comp.). **O Brasil: sociedade**

- e território no início do século XXI.** 357-374. Record. Rio de Janeiro / São Paulo-Brasil
- COZIC, B. 2005. Os modelos portuários en la globalização e as suas implicações territoriais. *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina*. 3821-3834. São Paulo.
- CRISTINI, M.; MOYA, R y G. BERMÚDEZ. 2002. *Infraestructura y costos de logística en Argentina*. Documento de trabajo n. 75. FIEL. Buenos Aires-Argentina.
- GOTTMANN, J. 1975. *The evolution of the concept of territory. Information sur les Sciences Sociales*. 14 (2): 29-47.
- GRAS, A. 1993. **Grandeur et dépendance. Sociologie des macro-systèmes techniques.** Presses Universitaires de France. Paris-France.
- GUILLAUME, M. 1975. **Le capital et son double.** Presses Universitaires de France. Paris.
- LOBATO CORRÊA, R. 1997. Interações espaciais. En I. E. De Castro; P. C. Da Costa Gomes; R. Lobato Corrêa (Org.). **Explorações geográficas. Percursos no fim do século.** 279-318. Bertrand. São Paulo.
- SALVIA, M. A. 2002. *Sector vial*. DNV-Ministerio de Infraestructura y Obras Públicas. Buenos Aires.
- SANTOS, M. 1982. **Pensando o espaço do homem.** Hucitec. São Paulo.
- SANTOS, M. 1992. **Espaço e método.** Nobel. São Paulo.
- SANTOS, M. 1996. **A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção.** Hucitec. São Paulo.
- SANTOS, M. 2000. **Por uma outra globalização. Do pensamento único à consciência universal.** Record. Rio de Janeiro-São Paulo.
- SANTOS, M. y M. L. SILVEIRA. 2001. **O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI.** Record. Rio de Janeiro-São Paulo.
- SILVEIRA, M. L. 1997. *Concretude territorial, regulação e densidade normativa. Experimental*. 2 (1): 35-45.
- SILVEIRA, M. L. 1999. **Um país, uma região. Fim de século e modernidades na Argentina.** LABOPLAN-USP. São Paulo.
- SILVEIRA, M. L. 2000. O espaço da globalização: usos diversos, comando único. En: M. Santos (Comp.). **Cidadania e globalização.** 121-127. Saraiva. Bauru.
- SILVEIRA, M. L. 2008. *Globalización y territorio usado: imperativos y solidaridades. Cuadernos del CENDES*. 25 (69): 2-19.
- XAVIER, M. 2001. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária. En: M. Santos; M. L. Silveira (Comp.). **O Brasil: sociedade e território no início do século XXI.** 329-343. Record. Rio de Janeiro-São Paulo.
- ZAMBÓN, H. 2003. *El peaje en las rutas argentinas. El caso del corredor 29. Realidad Económica*. 194: 58-82.