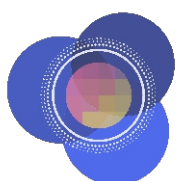


CADERNOS *de* REGIONALISMO ODR

Volume 7 | Número 1 | 2023



CADERNOS *de* **REGIONALISMO ODR**



GRUPO DE PESQUISA VINCULADO À REPRI
OBSERVATÓRIO
de
REGIONALISMO

REDE DE PESQUISA EM POLÍTICA EXTERNA E REGIONALISMO

Comissão Científica

Bárbara Carvalho Neves
Cairo Gabriel Borges Junqueira
Guilherme Augusto Guimarães Ferreira
Heitor Erthal
Kallan Sipple
Mariana Cabral Campos
Maurício Luiz Borges Ramos Dias
Samayah Venturi Becker

OBSERVATÓRIO DE REGIONALISMO

Coordenação

Cairo Gabriel Borges Junqueira
Guilherme Augusto Guimarães Ferreira

CADERNOS DE REGIONALISMO ODR: DOSSIÊ - 2023 Anuário de Regionalismo

Corpo Editorial

Bárbara Carvalho Neves
Heitor Erthal
Mariana Cabral Campo

Revisão

Bárbara Carvalho Neves
Kallan Sipple
Maurício Luiz Borges Ramos Dias
Samayah Venturi Becker

Diagramação e Projeto Gráfico

Bárbara Carvalho Neves
Heitor Erthal
Mariana Cabral Campos

Pesquisadores

Bianca Silva Gonçalves
Giulia Ribeiro Barão
Guilherme Augusto Guimarães Ferreira

Guilherme Dias do Carmo
Guilherme Geremias da Conceição
Heitor Erthal
Heloisa Cristina Malta
Jacqueline Gobbis Arantes
Jaqueline Trevisan Pigatto
João Roberto Fava Junior
Kallan Sipple
Layssa Fernanda Lins dos Santos
Luan Olliveira Pessoa
Mariana Cabral Campos
Marta Cerqueiro Melo
Maurício Luiz Borges Ramos Dias
Patrícia Nasser de Carvalho
Paulo Cesar dos Santos Martins
Suzana Ribeiro Souza
Tainá Siman
Thiago Moreira Gonçalves
Victor Ferreira Almeida
Vitória Totti Salgado

ISSN: 2675-6390

Observatório de Regionalismo - Programa de Pós-Graduação San Tiago Dantas
Praça da Sé, 108 - 3º Andar - Sé - São Paulo - SP - CEP: 01001-900
Telefone: (11) 3116-1770 / (11) 3116-1780
Site: <http://observatorio.repri.org/>
E-mail: observatorioderegionalismo@gmail.com

CADERNOS DE REGIONALISMO ODR
DOSSIÊ - 2023
Anuário de Regionalismo

SUMÁRIO

Apresentação - Guilherme Augusto Guimarães Ferreira	7
Pode o povo governar um país na América do Sul? Nuances do golpismo no Brasil e no Peru atuais - Marta Cerqueiro Melo	10
Cooperação trilateral entre Coreia do Sul, Japão e Estados Unidos: a reaproximação nipo-sul-coreana à vista no horizonte? - Maurício Luiz Borges Ramos Dias	19
Revitalizando as relações entre União Europeia e América Latina: a cooperação no âmbito da segurança - Vitória Totti Salgado	27
100 dias do terceiro governo de Lula: as viagens presidenciais e seus impactos na integração regional - Thiago Moreira Gonçalves	36
Promoção e difusão da língua portuguesa como projeto regional: Histórico e atuação do IILP/CPLP (Parte I) - Giulia Ribeiro Barão	45
Promoção e difusão da língua portuguesa como projeto regional: Parte II - Giulia Ribeiro Barão	54
Runasur/Runasul: qual o lugar da iniciativa no renascimento do regionalismo pós-hegemônico? - Tainá Siman	60
Política externa e saúde: Avanços e desafios durante o primeiro semestre de Lula III - Heitor Erthal	66
Colonialismo, Meio Ambiente e Integração Regional - Layssa Fernanda Lins dos Santos	74
Brexit e o Paradoxo da Soberania - Kallan Sipple	81
ODR Convida: Regionalismo, ODS e Agenda 2030: O papel da governança global sobre o Pacto Global Digital - Jaqueline Trevisan Pigatto, Jacqueline Gobbis Arantes e Heloisa Cristina Malta	91
Integración Física Ferrocarril entre Argentina y Chile: el caso del proyecto Trasandino del Sur - Paulo Cesar dos Santos Martins	100
A adesão plena do Irã na Organização para Cooperação de Xangai (OCX/SCO): alcances e limitações - Guilherme Geremias da Conceição	109

SUMÁRIO

Mais uma vez, a França: antigos e recentes reveses do Acordo de Livre Comércio União Europeia-Mercosul - Patrícia Nasser de Carvalho	119
O bicentenário do Dois de Julho e sua comemoração na Argentina - Luan Olliveira Pessoa	129
A Política Externa do Governo Bolsonaro na emergência sanitária da COVID-19 - Mariana Cabral Campos	141
A CELAC e o regionalismo latino-americano entre as interpretações do Brasil e do México - João Roberto Fava Junior	151
A inserção da agenda ambiental em mega-acordos comerciais: entre a oportunidade de efetividade e a instrumentalização - Suzana Ribeiro Souza	160
ODR Aberto: Soluções africanas para problemas africanos: a Agenda 2063 como uma visão de futuro para a África e o caso do Mali como tradução dos desafios da União Africana - Bianca Silva Gonçalves e Guilherme Dias do Carmo	165

INTEGRACIÓN FÍSICA FERROCARRIL ENTRE ARGENTINA Y CHILE: EL CASO DEL PROYECTO TRASANDINO DEL SUR

Paulo Cesar dos Santos Martins

Doutorando em Relações Internacionais pelo Programa Interinstitucional de Pós-graduação San Tiago Dantas (UNESP - UNICAMP - PUC-SP). Pesquisador vinculado ao Grupo de Estudos Observatório de Regionalismo – ODR (UNESP) e ao projeto "Nuevos y viejos complejos exportadores argentinos: políticas para mejorar su inserción internacional", vinculado ao Departamento de Economía da Universidad Nacional del Sur - Argentina
E-mail: pc.martins@unesp.br | ORCID: 0000-0002-3891-5500

El megaproyecto binacional entre Argentina y Chile del Corredor Bioceánico Sur, conocido como "Ferrocarril Trasandino del Sur" comprende la construcción de una ruta ferroviaria que conectará la ciudad Argentina de Bahía Blanca, en el Atlántico, pasando por importantes regiones como la provincia de Neuquén y Rio Negro, hasta la costa pacífica chilena, ciudad de Concepción y sus respectivos puertos, con el fin de facilitar la logística de transporte de insumos estratégicos destinados a las regiones de Asia y Europa.

El proyecto ferroviario no es nuevo y tiene, según Vencius (2020), al menos 130 años de discusiones y callejones sin salida, principalmente debido a la necesidad de encontrar un financista para construir los 276 kilómetros restantes de la ruta, entre Zapala (Neuquén) y Victoria (Chile), con el fin de unir el Puerto de Bahía Blanca (Océano Atlántico) con los puertos chilenos en la región de Concepción (Océano Pacífico). Luciani (2017) señala que los primeros estudios se realizaron a fines del siglo XIX, cuando los ingleses del Ferrocarril del Sur hicieron una obra inédita, logrando ampliar el ferrocarril a Neuquén en 1889, que luego se extendió a Zapala en 1914.

Por lo tanto, en 2004, las discusiones en torno al proyecto involucraron al gobierno de Portugal en el que, en ese momento, las autoridades portuguesas mostraron apoyo, incluso financiero, para la implementación del ferrocarril. Lanueva (2004) afirma que Lisboa se comprometería a cerrar un proyecto para servir estratégicamente a los países de Chile, Argentina, Brasil, y que el corredor bioceánico, que incluye el "Ferrocarril

Trasandino del Sur", es considerado el Canal de Panamá de América del Sur.

Dado que las negociaciones no tuvieron avances significativos, después de más de diez años, el tema volvió a la mesa de discusión, encabezada por representantes de Chile y Argentina, quienes se reunieron en un seminario en junio de 2017 para buscar financiamiento para el proyecto. La inversión necesaria es de US\$ 719 millones para la construcción de 190 kilómetros en el lado chileno y US\$ 281 millones para la construcción de 86 kilómetros en el lado argentino (Luciani, 2017).

En este sentido, siguieron las dificultades presupuestarias antes de la iniciativa, que comprometieron la implementación de la iniciativa. A fines del año de 2018, por ejemplo, Pepe (2018) señala que un grupo de inversionistas de Emiratos Árabes Unidos estaban en Argentina interesados en construir y renovar todo el ramal entre Zapala (Neuquén) y Lonquimay (Chile), ya que la falta de presupuesto está llevando a la postergación y ejecución de las obras en torno al trazado ferroviario.

Así, en el año 2019, Luciani (2020) señala que hubo interés ruso en el ramal a Vaca Muerta, en el sentido de construcción y operación vinculada al tráfico ferroviario en la extracción y exportación de petróleo, mientras que el presidente de Argentina, Alberto Fernández, avaló no solo el proyecto del tren petrolero, sino que también propuso la idea de extender las vías hasta Chile. Posteriormente, las negociaciones no lograron avances significativos, seguidos por la pandemia de Covid-19 en 2020, que corroboró cambios significativos con respecto a los proyectos de desarrollo en América del Sur y el mundo, caracterizados por la reorientación de fondos de los países en la lucha contra la En consecuencia, 2021 estuvo marcado por nuevos anuncios y optimismo en torno a la iniciativa ferroviaria hacia la realización del proyecto centenario. Luciani (2021) destaca una entrevista del ministro de transporte de la nación Mario Meoni afirmando que las obras comenzarán alrededor de un año no solo en el ramal de Bahía Blanca a Vaca Muerta (Patagonia Norte), sino que incluirían a la extensión de las vías hasta Chile, es decir, el tramo Zapala – Pino Hachado.

La financiación del modal ferroviario, según Luciani (2021), estaría vinculada a la ayuda de la multinacional China Machinery Engineering Corporation (CMEC) por valor de US\$ 900 millones. Además, en otro frente, se anunció la incorporación del proyecto ferroviario a la agenda binacional de los presidentes de Argentina y Chile, con el fin de ampliar el apoyo a la iniciativa y trabajar, junto con los gobiernos provinciales y

nacionales para obtener el financiamiento necesario para la finalización del proyecto (Luciani, 2021) pandemia.

Así, el financiamiento chino fue oficializado por el gobierno al año siguiente, en julio de 2022, a través de la resolución 408/2022 publicada en el Boletín Oficial del gobierno argentino. Con esto, Luciani (2022) considera que la noticia es muy buena para el país, especialmente para Bahía Blanca y la provincia de Neuquén, debido al potencial productor de la región, pero que es necesario saber aprovechar todo el potencial sin promover el desperdicio en el proceso.

Ahora habrá que ver si, efectivamente, la actual administración nacional mantiene el proyecto elaborado durante el macrismo sin variaciones o si, respondiendo al sueño de varios especialistas ferroviarios, se realiza un ramal "para todo" (Luciani, 2022).

En esta perspectiva, el escenario ideal sería transformar los ferrocarriles, exclusivos para carga, en un servicio que también ofrezca el transporte de pasajeros, promoviendo paradas en todas las estaciones, y así mejorar la conexión entre capitales y países, facilitando el movimiento no solo de bienes y mercancías, sino de personas, llevando a conectar las capacidades productivas de las regiones. Por otro lado, es necesario considerar todos los aspectos coyunturales de los espacios territoriales vinculados al ferrocarril en la región, especialmente en lo que respecta a la provincia de Neuquén, con énfasis en la región productora de Vaca Muerta.

Santana (2022) señala que la región de Vaca Muerta es muy importante para la producción de energía en el país, ya que comprende una región abundante en petróleo y gas no convencional, y tiene en su territorio grandes compañías petroleras internacionales, como Chevron, Petronas y Gazprom, que continúan actuando en la explotación de los recursos naturales. Aun así, los riesgos relacionados con la exploración intensa se compensarán, ya que el país tiene la segunda reserva mundial de gas de esquisto técnicamente recuperable, 802 mil millones de pies cúbicos, y el petróleo no convencional técnicamente recuperable equivaldría a 27 mil millones de barriles (Santana, 2022).

Otro punto que merece destacarse es la importancia de la región de Allen, ubicada en la provincia de Río Negro y a unos 25 kilómetros de la ciudad de Neuquén, ya que es uno de los centros fructíferos más grandes del país debido a su producción y exportación de peras y manzanas. Según Peña et al. (2022), más del 70% de lo que

exporta el complejo corresponde a peras frescas y, a nivel nacional, la región concentra el 90% de la superficie en la producción de peras y manzanas en el país. Además, Peña et al. (2022) destaca que más del 95% de la cosecha de esta especie proviene de los valles que conforman el Río Negro y Neuquén y que el mercado interno es responsable por absorber la mayor parte del consumo en relación con la industria y la exportación.

Así, gran parte de esta producción se dirige al mercado externo desde los puertos chilenos, lo que refuerza la importancia de un ferrocarril para el flujo de producción. Según Schandert (2019), los puertos chilenos de la región del Biobío, como los terminales de Puerto Coronel, Terminal Internacional de San Vicente (SVTI) y DP World Lirquen, se han convertido en una alternativa logística para productores y empresarios argentinos que están interesados en enviar sus productos al mercado asiático, y desde el cual continúan aumentando su flujo en la recepción de contenedores desde Argentina.

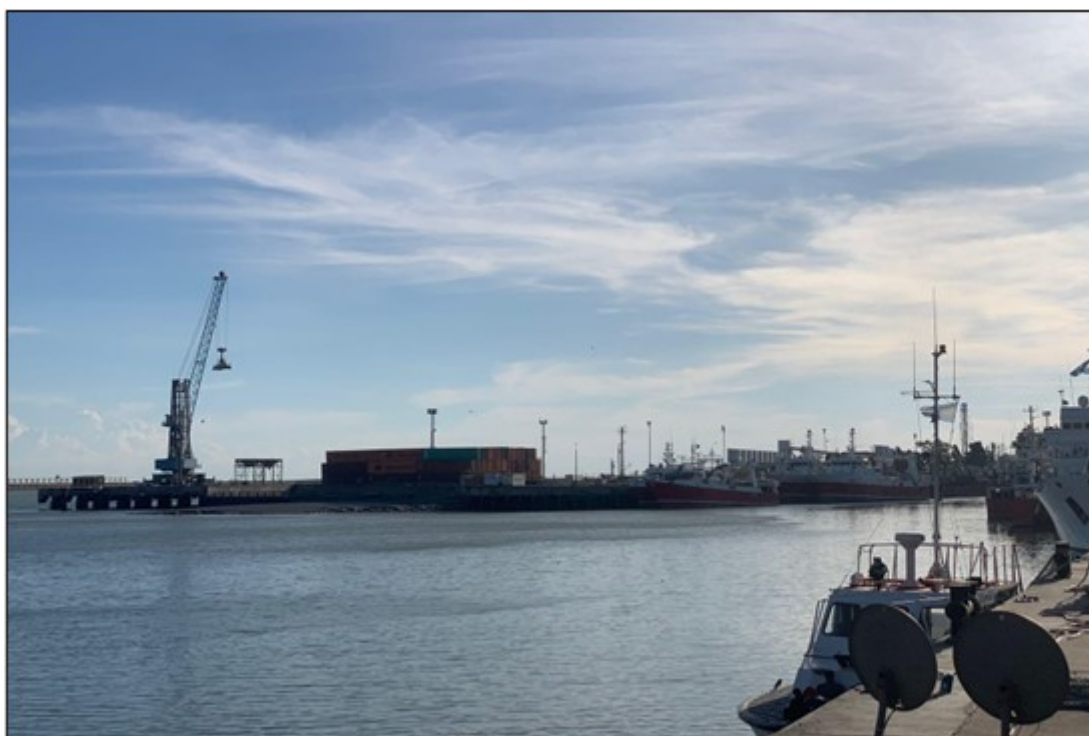
Por otro lado, Santana (2022) señala varios conflictos entre el sector frutícola y las actividades petroleras en la región del Alto Vale do Rio Negro, una actividad extractiva que viene ocurriendo desde la década de 1960 en operaciones desarrolladas por Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) y caracterizadas principalmente por la explotación no convencional a través del fracking. El problema en esta relación consiste en el avance de las actividades de hidrocarburos relacionadas con los recursos energéticos no convencionales, que comenzaron a competir directamente con la producción frutícola de la región, especialmente en lo que respecta a las relaciones de estos agentes con el territorio, además de los impactos ambientales causados por las extracciones y actividades vinculadas al fracking.

Ante esto, lo cierto es que la existencia de un modal ferroviario para el transporte de carga, independientemente del producto a transportar, presenta un bajo costo de transporte si se compara con la carretera, por ejemplo, además de consumir menos energía, tener alta capacidad de carga y más seguridad en el transporte, con menos posibilidad de accidentes, lo que hace que este medio de transporte sea una opción relevante para las provincias de Neuquén y Río Negro. Además, la región de Bahía Blanca puede verse beneficiada ya que permitiría la conexión de su puerto, ubicado en la Costa Atlántica, con el Océano Pacífico en Chile.

El complejo portuario de Bahía Blanca, nombrado Puerto de Ingeniero White, se

encuentra en la costa norte del estuario de Bahía Blanca, en el municipio de Ingeniero White y aproximadamente a 650 kilómetros del sur de la capital argentina, Buenos Aires, cuyo acceso se realiza por un canal de navegación de 90 kilómetros de largo y 190 metros de ancho, desde la boya del faro Rincón, en el Océano Atlántico, hasta Ponta Engenheiro White, ya en la zona portuaria. El canal permite la navegación de embarcaciones de hasta 45 pies, 13,7 metros, y está equipado con un sistema de balizamiento con 62 boyas luminosas, que permiten una navegación nocturna segura (Portogente, 2009).

Figura 1 - Puerto de Ingeniero White (Bahía Blanca)



Fuente: archivo personal del autor (2023).

De acuerdo con Schandert (2019), el Consorcio Gestor del Puerto de Bahía Blanca está invirtiendo en la expansión portuaria con el fin de convertir el sitio en un depósito de gas de esquisto de la región de Vaca Muerta, principalmente debido a su ubicación estratégica y su profundidad de 45 pies de los cuales puede ser expandida. Schandert (2019) destaca que el Puerto de Bahía Blanca maneja cargas en la orden de 27 millones de toneladas anuales en combustibles y productos petroquímicos y, según datos y proyecciones de producción en la región de Vaca Muerta, este movimiento se puede multiplicar. Por lo tanto, esto refuerza la relevancia e importancia del diseño e

implementación del "Ferrocarril Trasandino del Sur", que abarca diferentes segmentos económicos de las regiones ampliamente interesadas en la consolidación de la iniciativa.

Este interés se ve confirmado por las articulaciones en torno al proyecto, caracterizado por el interés de la empresa chilena Ferrocarriles del Estado en retomar los estudios de factibilidad del corredor ferroviario con el fin de conectar la ciudad portuaria de Gran Concepción con la frontera con Argentina, que, a su vez, proyecta la conexión de Zapala, Neuquén y General Roca a Bahía Blanca, de los cuales abarcan todo el recorrido del "Ferrocarril Trasandino del Sur". Para Rionegro (2022), las discusiones en torno al ferrocarril han sido promovidas en los últimos años por los gobiernos locales de la región de Biobío y de la provincia de Neuquén, lo que llevó a la embajada de Chile en Argentina a realizar seminarios sobre el tema con el fin de despertar el interés de los gobiernos de los dos países y los consorcios en torno a la propuesta.

En esta perspectiva, Carrasco (2022) refuerza el entusiasmo de la provincia argentina de Neuquén que lleva años intentando implementar el proyecto de enlace ferroviario "Ferrocarril Trasandino del Sur", principalmente por el hecho de que una conexión con Chile puede contribuir para el desarrollo de ambos lados de la cordillera, sobre todo por el potencial que tiene la región de Vaca Muerta, agrega por sí mismo la exploración de gas y petróleo. Es por esta razón que diferentes actores como el gobierno local y regional, grandes segmentos vinculados a la exploración y exportación de hidrocarburos, empresas exportadoras y logísticas, así como segmentos de la sociedad buscan fomentar la consolidación del proyecto, con el fin de promover el desarrollo logístico y aumentar las capacidades de producción.

Asimismo, es importante destacar que el transporte de carga y pasajeros entre Argentina y Chile, en el transcurso del siglo XX, fue una realidad a través del Ferrocarril Trasandino, en el que se desactivó el servicio en 1984 y la carretera, desde entonces, se ha convertido en el medio más utilizado para la locomoción y transporte de productos. Por esta razón, sumado a la dificultad de obtener financiamiento para el proyecto "Ferrocarril Trasandino del Sur", genera algunas incertidumbres respecto a la reactivación y consolidación de tal iniciativa. Para Gargantini y Cabrera (2013), las últimas décadas han estado marcadas por la movilidad de diferentes actores para retomar el proyecto, especialmente debido al aumento de las actividades económicas y el comercio en la Cordillera de los Andes, que allanó el camino para repensar la reactivación de los servicios ferroviarios.

Por otro lado, han surgido otros problemas y de los que siguen siendo un obstáculo para la reactivación de la iniciativa. Gargantini y Cabrera (2013) señalan que el escaso interés del Estado nacional argentino y el contexto macroeconómico de este país, marcado por la alta inflación, la caída de la inversión extranjera, la fuga de capitales y la pérdida de confianza por las nacionalizaciones de las empresas. Aun así, se observa que la discusión continúa avanzando en diferentes ámbitos y abre un camino cada vez más descarrilado hacia la realización del megaproyecto "Ferrocarril Trasandino del Sur".

De hecho, la discusión en torno del proyecto proviene de muchas décadas, corroborada por el desempeño de diversos sectores políticos y económicos que tratan de articularse con el poder público y privado para la consolidación del modal ferroviario. Sin embargo, existen algunos factores determinantes que siguen imposibilitando el avance de la propuesta, como la falta de financiamiento, la poca acción estatal y la dificultad para articular a los diferentes actores locales y regionales en torno a la propuesta, que incluyen importantes sectores económicos, grandes empresas y multinacionales, sectores de la sociedad, entre otros, cruciales para el avance de la integración y la infraestructura física del modal ferroviario entre Argentina y Chile.

Como citar:

MARTNS, Paulo Cesar dos Santos. Integración Física Ferrocarril entre Argentina y Chile: el caso del Proyecto Trasandino del Sur. **Cadernos de Regionalismo ODR**, São Paulo, v. 7, 2023, p.100-108. ISSN: 2675-6390.

REFERÊNCIAS

ARGENPORTS. En Chile insisten con el corredor bioceánico entre el Bío Bío, Neuquén y Bahía Blanca. 2020. Disponible en: <https://www.argenports.com.ar/nota/en-chile-insisten-con-el-corredor-bioceanico-entre-el-bio-bio-neuquen-y-bahia-blanca>. Acceso en: 10 jul. 2023.

GARGANTINI, Pablo Lacoste; CABRERA, Diego Jiménez. Transporte internacional y actores subnacionales: la provincia de Mendoza y la Resurrección del Ferrocarril Trasandino entre Argentina y Chile. Si Somos Americanos: Revista de Estudios Transfronterizos, Santiago, v. n. 1, p. 65-92, ene. 2013. Disponible en: <https://www.sisomosamericanos.cl/index.php/sisomosamericanos/article/view/328/288>. Acceso: 09 jul. 2023.

LANUEVA. Trasandino del Sur: apoyo de Portugal. 2004. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2004-11-4-9-0-0-trasandino-del-sur-respaldo-de-portugal>. Acceso en: 10 jul. 2023.

LUCIANI, Adrián. Nuevos intentos para reactivar el ferrocarril Trasandino del Sur. 2017. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2017-6-10-8-23-0-nuevos-intentos-para-reactivar-el-ferrocarril-trasandino-del-sur>. Acceso en: 08 jul. 2023.

LUCIANI, Adrián. La eterna vigencia de un plan para unir Bahía Blanca con el océano Pacífico. 2020. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2020-9-12-6-30-36-la-eterna-vigencia-de-un-plan-para-unir-bahia-blanca-con-el-pacifico>. Acceso en: 08 jul. 2023.

LUCIANI, Adrián. Nación ratificó en Bahía Blanca que hará las obras del Trasandino del Sur. 2021. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2021-1-30-6-45-17-nacion-ratifico-en-bahia-blanca-que-hara-las-obras-del-ferrocarril-trasandino-del-sur>. Acceso en: 08 jul. 2023.

LUCIANI, Adrián. Vuelve a escena el tren que une Bahía Blanca con Vaca Muerta. 2022. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2022-7-16-6-30-36-vuelve-a-escena-el-tren-que-unira-bahia-blanca-con-vaca-muerta>. Acceso en: 08 jul. 2023.

PEÑA, Agustina et al. Durante el primer semestre de 2022 el complejo frutícola exportó 1.000 millones de dólares. 2022. Disponible en: <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/durante-el>. Acceso en: 10 jul. 2023.

PORTOGENTE. O Porto de Bahía Blanca. Disponible en: <https://portogente.com.br/artigos/25061-o-porto-de-bahia-blanca>. 2009. Acceso en: 09

jul. 2023.

RIONEGRO. Chile quiere recuperar el proyecto del tren Trasandino por Zapala. 2022. Disponible en: <https://www.rionegro.com.ar/energia/chile-quiere-recuperar-el-proyecto-del-tren-trasandino-por-zapala-2606178/>. Acceso en: 10 jul. 2023.

SANTANA, Alessandro Donaire de. "Fracking na nossa terra, não!": conflitos ambientais em torno dos recursos energéticos não convencionais no oeste paulista e centro-oeste paranaense. 2022. 341 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" - Unesp, Presidente Prudente, 2022. Disponible en: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/242632>. Acceso en: 09 jul. 2023.

SCHANDERT, Sylvia. Chile: portos de BIOBIO são alternativas para as exportações argentinas para a Ásia. 2019. Disponible en: <https://datamarnews.com/pt/noticias/chile-portos-de-biobio-sao-alternativas-para-as-exportacoes-argentinas-para-a-asia/>. Acceso en: 11 jul. 2023.

VENCIUS, Miguel. Ferrocarril Trasandino del Sur: un proyecto que tiene 130 años. 2020. Disponible en: <https://elabcrural.com/ferrocarril-trasandino-del-sur-un-proyecto-que-tiene-130-anos/#:~:text=El%20Ferrocarril%20Trasandino%20del%20Sur,un%20anhelo%20de%20ambos%20pa%C3%ADses>. Acceso en: 09 jul. 2023.