

## LA FUNCIÓN GEOPOLÍTICA DE LOS CAMINOS EN SITUACIONES DE CONFLICTO Y DE COOPERACIÓN\*

Ramón Alberto Sisti

La presencia de países continentales o de grandes conglomerados que se constituyen, desarrollan y fortalecen como unidades geopolíticas afectan inexorablemente las relaciones en el contexto internacional actual.

En América Latina, y particularmente en la del Sur, se reproduce ese fenómeno globalizado con características especiales derivadas de las variables geográficas, políticas, sociales y culturales de sus entidades componentes, que han logrado avances concretos de integración a pesar de sus relaciones muchas veces conflictivas por las heterogeneidades antes señaladas.

Entre esas áreas específicas destacamos las que están circunscriptas al espacio de la llamada Cuenca del Plata como unidad hidrogeográfica, o al que abarca el territorio de países del Cono Sur, o al de la subregión del Mercosur como unión aduanera imperfecta.

En este trabajo se tratará de mostrar la evolución de las concepciones o estrategias geopolíticas que operaron y que operan en materia de infraestructura de transportes y los efectos de dicha evolución en los procesos integradores.

Las redes de transporte tienen vital importancia para el futuro de las zonas mencionadas ya que, a su histórica función de facilitar el traslado de personas y mercancías, añaden la de contribuir a borrar las diferencias entre regiones centrales y periféricas dentro de los territorios nacionales, extendiéndose a las relaciones transfronterizas con el resto de los países de América del Sur.

A partir de la segunda mitad de los años ochenta,

los países de la región iniciaron políticas de reformulación de sus espacios internos. La crisis económica de los ochenta, la 'década perdida' para América Latina, resultó ser catalizadora de las transformaciones que comenzaron a operarse a la luz de las nuevas reglas de juego mundiales y de su intento de recuperación mediante políticas de concreción de los procesos integracionistas. En ese contexto el transporte fluvial y terrestre pareciera estar viviendo una etapa promisoriosa, casi inédita, y con un futuro muy alentador de expansión en los países del sur americano. Este hecho se manifiesta, por una parte, en el creciente desarrollo del comercio entre los integrantes del Mercosur y, por otra, en los progresos en la realización de una infraestructura de transportes cuyo ejemplo clásico es la Hidrovía Paraguay-Paraná que indirectamente saca de su mediterraneidad a Bolivia, ofreciéndole una salida segura y económica a su producción de 'commodities'.

### El espacio geográfico

A fin de circunscribir a la región como realidad geográfica, haremos unas breves referencias de localización para poder tener un conocimiento racional de las relaciones hombre-medio y de las relaciones entre el poder y el espacio.

Paul Claval, en su libro 'Espacio y Poder', señala que el espacio interviene de modos diversos en la vida social: es sostén de sus actividades, es obstáculo para las relaciones volviendo costoso el transporte de las personas y los bienes y, finalmente, es percibido y valorado diversamente por quienes lo habitan.

En 'Cuadernos de Economía Social', número 24,

\* Presentado en el 'IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica', Madrid, 1998.

Héctor A. Bravo sostiene que la Cuenca del Plata “*es un ente bien definido, tanto geográfica como institucionalmente*”. Es un sistema subregional de gran significación geopolítica por ser de carácter multinacional que comprende una superficie de 3.200.000 km<sup>2</sup>, extendida por los territorios de Brasil, Bolivia, Paraguay, Uruguay y Argentina. El sistema hídrico está compuesto por las subcuencas de los ríos Paraná, Uruguay, Paraguay, Bermejo, Pilcomayo e Iguazú, entre otros de diversas jerarquías por sus aprovechamientos y áreas de influencia. En 1969 se firmó en Brasilia el Tratado de la Cuenca del Plata para promover el desarrollo armónico y la integración física del espacio y de sus zonas vecinas.

Otra denominación cada vez menos usual en el espacio regional es la expresión Cono Sur. En ‘Geoestrategia de la Cuenca del Plata’, Nicolás Boscovich decía coincidir con el Gral. Juan E. Guglielmelli en que la verdadera entidad geohistórica no era la Cuenca del Plata sino el Cono Sur. Guglielmelli sostenía efectivamente que tomar como referencia una cuenca hidrográfica era un concepto limitante, porque la verdadera entidad, el Cono Sur, comprende a Perú, Brasil, Paraguay, Bolivia, Uruguay, Chile y Argentina. Algunos autores excluyen a Brasil de esta denominación y ciertas publicaciones incluyen solamente a Chile, Argentina y Uruguay. La importancia de considerar este espacio está dada por su perspectiva de unión bioceánica, como ventaja para acceder tanto al área del Pacífico donde se localizan las economías más dinámicas, como a la del Atlántico donde se asientan los socios comerciales históricos. (Rosendo Fraga en ‘La condición bioceánica del Cono Sur de América’, La Nación, 25/06/94).

El bloque del Mercado Común del Sur (Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina) ocupa un espacio territorial de 11,9 millones de km<sup>2</sup> en el que habitan alrededor de 200 millones de personas, en comparación con la Unión Europea de los Quince que tiene una superficie de 3,2 millones de km<sup>2</sup> y que agrupa actualmente a 370 millones de personas.

### **El tiempo de los desencuentros**

Trataremos de realizar, brevemente, un análisis geográfico-histórico de la región para poner de re-

lieve las relaciones entre los fenómenos de espacio y poder como consecuencia de diversas concepciones geopolíticas.

Como marco de referencia para este análisis señalaremos que la mayoría de los autores que intentan dar un concepto acerca de lo que debe entenderse por Geopolítica, ponen de relieve la importancia del factor geográfico en las relaciones internacionales. El Gral. Guglielmelli en ‘Geopolítica del Cono Sur’, la define como la ciencia que estudia las relaciones entre los factores geográficos y las comunidades políticamente organizadas.

Esto no significa otorgar al concepto un carácter determinista, puesto que la relación sociedad-naturaleza se concreta a través del criterio de construcción social del espacio. Dicho de otro modo, entender que en el análisis de los factores geográficos subyace la idea de sus múltiples accionares como posibilitadores del quehacer del hombre sobre el espacio.

Sin embargo es necesario estar atentos a las variables de la geografía y las variaciones de la historia de los países para la comprensión de la evolución de las relaciones entre ellos. En este caso nos ocuparemos de las relaciones entre los países del Cono Sur.

Para ello debemos situarnos a comienzos de los setenta, y recordar que en esos años las doctrinas de exclusión y aislamiento alcanzaron su máxima expresión, sostenidas por los gobiernos ilegítimos y, en general de corte muy autoritario, que por entonces controlaban todos los países de la región; es por eso que se produjeron entre ellos repliegues de fronteras adentro, o intentos de penetración en algunas zonas puntuales que gestaron un estado generalizado de resquemor de muy difícil superación.

Entre Argentina y Brasil, la geografía pareciera ser facilitadora de las relaciones porque no se presentan grandes obstáculos de naturaleza física. En cambio, Chile y Argentina comparten una frontera orográfica de considerable altitud a lo largo de 5.000 kilómetros.

Brasil fue descubierto por el portugués Pedro Álvares Cabral en 1500; ese país nació heredero de

la estrategia colonialista de Portugal, que logró en 1494 con el Tratado de Tordesillas, que se corriera al oeste la línea divisoria de los futuros imperios coloniales, obteniendo así una mayor proporción de tierras en el continente. La incorporación de Portugal al Reino Español en 1580 relativizó la importancia de la línea divisoria de tierras y facilitó la penetración de los bandeirantes, quienes realizaron sus movimientos de incursión profunda hacia el interior, en particular a las misiones jesuíticas de Guaira, siguiendo el curso de los ríos y ampliando de hecho el territorio perteneciente a Portugal. Durante el Imperio (1822-1889) se consolidó la unidad nacional sobre el nuevo espacio conquistado.

Uno de los teóricos geopolíticos norteamericanos más influyentes, N. J. Spykman en su libro 'Estados Unidos frente al mundo', plantea la estrategia de su país para la conquista del espacio hemisférico.

A partir de esa concepción los geopolíticos brasileños exponen sus teorías acerca del 'destino manifiesto' de Brasil en América del Sur. (Paulo R. Schilling en 'Brasil va a la guerra', cap. 2).

**Tesis del coronel brasileño Mario Travassos.** En 1931 publica su obra 'Aspectos geográficos sudamericanos' que en su segunda edición de 1938 se titulara 'Proyección continental del Brasil'. Sostiene Travassos que la geografía sudamericana se halla dominada por un doble antagonismo con factores esenciales que, si de cierto modo separan, pueden revelarse también como fuerzas armonizadoras si se contemplan los aspectos antropogeográficos que encierran:

a) uno de ellos se traduce en la oposición de las dos vertientes continentales, la del Atlántico y la del Pacífico, con la cumbre de los Andes como divisoria. En la vertiente atlántica 'todo armoniza con el océano que baña el litoral'.

b) en el segundo antagonismo opone a la vertiente del Amazonas la del Plata. Sostiene que el 'Sistema Amazonas' desemboca frente a la ruta marítima más importante de América del Sur y que en cambio el Plata lo hace al sur del Capricornio frente a rutas de circulación marítimas secundarias, especialmente con respecto a los puertos de Santos y

Paranaguá. La oposición entre ambas cuencas se resolverá en torno al control y atracción del triángulo económico Cochabamba-Sucre-Santa Cruz de la Sierra. En síntesis, Travassos proponía oponer a las comunicaciones norte-sur un sistema vial y ferroviario oeste-este hacia puertos marítimos de mejor situación que los emplazados sobre el Río de la Plata.

**Teorías Geopolíticas del Gral. Golbery do Couto e Silva.** Autor de 'Geopolítica del Brasil', considerada la obra cumbre del pensamiento militar brasileño posterior a la revolución de 1964. Con referencia a nuestro trabajo podemos señalar algunas ideas esclarecedoras. Sostiene que entre las naciones que se distinguen por su potencial superior está la Argentina con un evidente núcleo central de poder que abarca a la 'capital-tentáculo' Buenos Aires. Que es en el área donde las Misiones avanzan como una cuña hacia el noreste donde se 'define la línea de tensión máxima en el campo sudamericano' reforzada por la proximidad de centros de fuerza potencialmente antagónicos y que hacia el norte la tensión va decreciendo y haciéndose nula al pasar el paralelo de Corumbá.

Divide a América del Sur en cinco zonas geopolíticas que muestran un fuerte geocentrismo brasileño:

a) un núcleo central brasileño con característica de zona de reserva general o plataforma general de maniobra y estructurada por el triángulo Rio-San Pablo-Belo Horizonte.

b) área de la Amazonia.

c) área platino-patagónica integrada por Argentina, Chile, Uruguay y el Brasil platense (Rio Grande Do Sul-Santa Catarina-Paraná).

d) área continental de soldadura, que abarca Bolivia, Paraguay, el estado de Mato Grosso y el territorio de Guaporé y caracterizada por un notorio aspecto ambivalente amazónico-platense.

e) área del noreste brasileño que sirve de soldadura a las áreas estratégicas del Atlántico centro norte y del Atlántico centro sur.

**El pensamiento del Gral Augusto Pinochet Ugarte.** Expuesto en su obra 'Geopolítica de Chile', editada originariamente en 1968 y reeditada en 1978 cuando mantenía serios problemas con Argentina y Bolivia, constituye un texto-guía producto de apuntes y análisis durante sus años de docencia en institutos militares. Señala, al hacer referencia a escuelas geopolíticas sudamericanas, que la Argentina busca el acceso al Pacífico porque estima que es indispensable a una gran potencia el tener costas en ambos océanos. Con referencia a las fronteras sostiene que son el órgano periférico del Estado y obran como prueba de crecimiento y fuerza; que desde el punto de vista de la seguridad la mejor frontera es la más infranqueable y que los estados buscan ampliar las mismas para dar seguridad y permitir el desarrollo de su núcleo vital. Este aspecto está relacionado fuertemente a su idea de que un mayor número de contactos con otros Estados a través de rutas internacionales significaría una menor seguridad para el Estado. Que todo Estado debe aspirar a lograr la mayor extensión y capacidad.

**El pensamiento argentino.** El Gral. Guglielmelli, en su obra ya citada, señala que muchos héroes de la emancipación nacional como San Martín, Belgrano, Moreno, Güemes, etc. fueron orientados en su pensamiento y acción por los factores geopolíticos. H. A. Bravo, en la revista 'Geopolítica' número 9/10 de 1977 expresa que al sector librecambista de la generación del ochenta le faltó una cosmovisión de la integración espacial que exige toda política de poder y que toda la estructura agropecuaria de la pampa húmeda estuvo asociada a una red geovial con centro nuclear en el puerto de Buenos Aires.

En 1916 el contralmirante Segundo R. Storni examina geopolíticamente al país en sendas conferencias sobre 'Intereses argentinos en el mar' con un llamado realista acerca de la imperiosa necesidad de promover y resguardar los intereses marítimos. Esta obra señala el inicio de los estudios geopolíticos en Argentina.

Numerosos autores y diversos institutos o centros de investigación y difusión se han dedicado a temas de geopolítica. En líneas generales las preocupaciones y propuestas geopolíticas han sido coyunturales y como respuesta a estímulos externos,

han estado dirigidas a los conflictos concretos o potenciales con los países vecinos, particularmente con Chile por cuestiones de límites, canal de Beagle, hielos continentales, Patagonia, etc. y con Brasil por el aprovechamiento de las cuencas hidrográficas; sin olvidar el conflicto bélico ocurrido en 1982 con Gran Bretaña por la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Bolivia y Argentina han tenido relaciones tradicionalmente más fluidas, que han dado como resultado una integración de hecho, consecuencia de los fuertes lazos históricos y de la influencia argentina en la formación de dirigentes bolivianos.

Bolivia es un país con una superficie de 1.098.581 kilómetros cuadrados y una población estimada de 7.500.000 habitantes, es parte del Cono Sur y de la Cuenca del Plata, siendo factor importante para la integración física del área. Tal vez la mayor preocupación geopolítica boliviana sea la salida al mar y la recuperación de su patrimonio territorial perdido en la guerra del Pacífico en 1879, fecha desde la cual ha quedado constreñida a un virtual enclaustramiento o mediterraneidad.

Uruguay, con una pequeña superficie de 176.000 km<sup>2</sup> y una población de 3.200.000 habitantes, se ubica en la Cuenca del Plata con límites fluviales que la separan de Brasil y Argentina. En 1974 firmó con este último país el Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo, que terminó con un largo conflicto por la soberanía de esos espacios.

### **El tiempo de la cooperación**

El mundo está experimentando profundos cambios y transformaciones. El mundo avanza hacia la globalización política, económica y cultural. El fin de la guerra fría del conflicto Este-Oeste ha regionalizado el mundo. En las nuevas relaciones internacionales se operan actividades de cooperación pero también de conflicto. Las economías de los países de menor desarrollo están abandonando sus viejas políticas y estrategias de corte proteccionista y se abren al exterior más cercano y más remoto.

En este nuevo escenario los países de América del Sur están dejando de lado sus miradas de resquemor y están encarando proyectos y obras de co-

operación e integración, sin dejar de reconocer realísticamente que aún perduran los temores y los sentimientos prejuiciosos entre los nacionales de los distintos 'Estados hermanos'. Se hace necesario el sinceramiento político de gobernantes y gobernados que ayude a eliminar esos obstáculos mediante la construcción de conceptos claros de la significancia de los nuevos tiempos que nos tocan vivir en el sentido de una verdadera integración regional para el desarrollo y crecimiento de los pueblos.

En este contexto debemos señalar una serie de acontecimientos realmente significativos y sorprendentes en materia de integración y cooperación, especialmente el papel que le cabe a los sistemas de transporte y comunicaciones, que cambian profundamente y radicalmente el valor del sentido de vecindad.

La iniciativa de impulsar la mayor y mejor navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná mediante un programa multinacional, sea tal vez el más destacado ejemplo de un programa de integración y cooperación de los gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

El proyecto de hidrovía tiene un itinerario de 3303 kilómetros de longitud entre Nueva Palmira en el Uruguay y Puerto Cáceres en Brasil. Fundamentalmente los criterios a aplicar en el proyecto tienden a privilegiar la navegabilidad de trenes de barcazas y barcos tipo Panamax, y las obras destinadas a asegurarla: balizamiento, señalización para la navegación diurna y nocturna, dragado de pasos críticos, etc. El Comité Intergubernamental de la Hidrovía definió a este proyecto como el empleo de un recurso natural con un mínimo de obras de modo tal que encuentren concreción los objetivos de abaratamiento de costos, aceleración de los tiempos de navegación y el de aprovechamiento sin alteraciones ni perjuicios ecológicos del medio ambiente. Ver gráfico N° 1 (pág. 98).

Las posibilidades de crecimiento y progreso para la región que ofrece este tramo fluvial como eje principal en la Cuenca del Plata o en el Mercosur, dependerá también de las conexiones que se generen con los subsistemas de transportes nacionales y con los corredores bioceánicos.

La existencia de una adecuada infraestructura de

transportes y comunicaciones constituye una condición excluyente y fundamental en el ámbito geográfico regional donde las distancias a recorrer son bastante considerables.

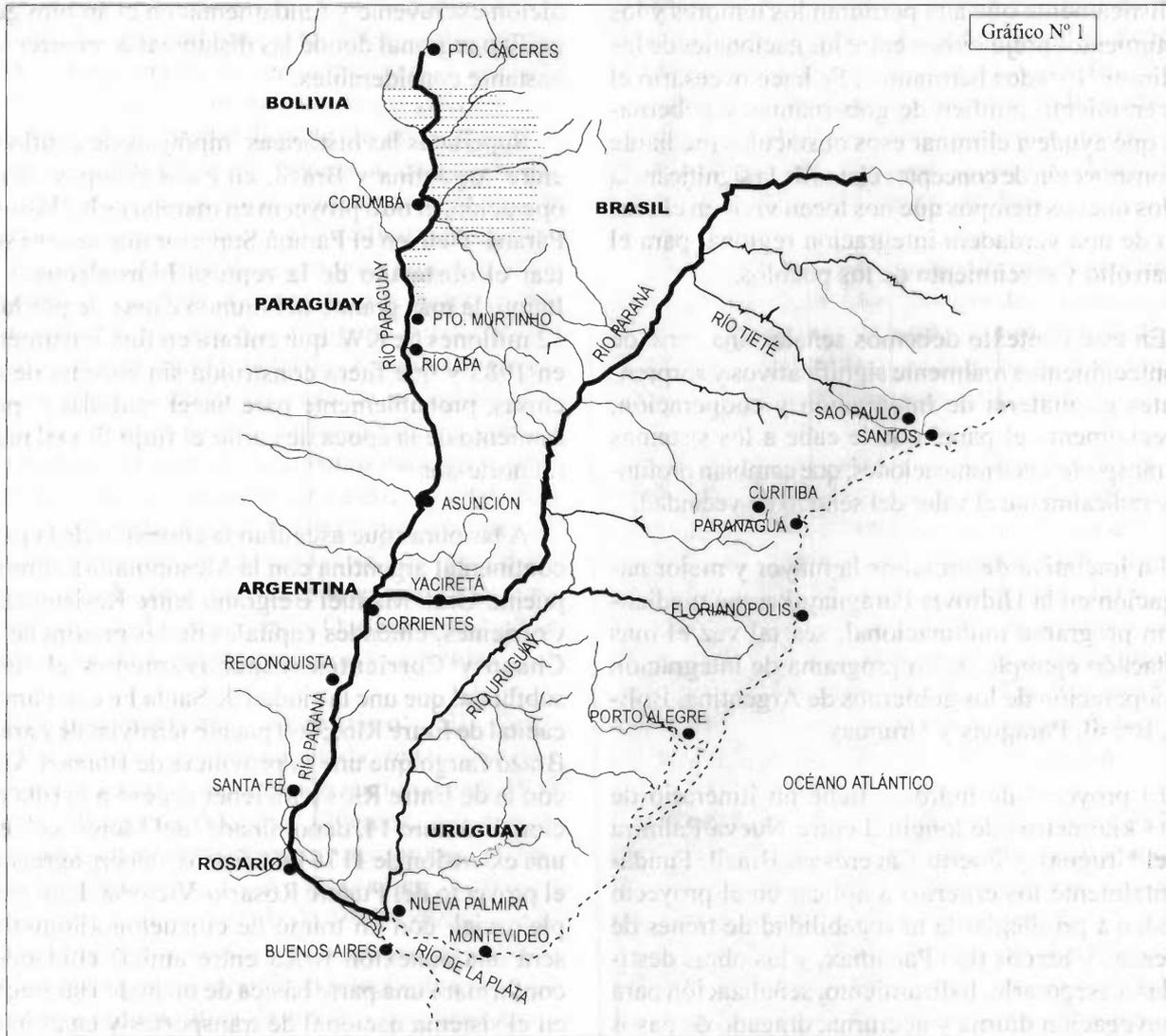
Superadas las históricas 'hipótesis de conflicto' entre Argentina y Brasil, en estos tiempos de cooperación, el otro proyecto en marcha es la Hidrovía Paraná-Tieté en el Paraná Superior que deberá sortear el obstáculo de la represa hidroeléctrica de Itaipú, la más grande del mundo capaz de producir 12 millones de KW. que entrara en funcionamiento en 1983 y que fuera construida sin sistema de esclusas, probablemente para hacer realidad el pensamiento de la época de cortar el flujo fluvial natural norte-sur.

A las obras que aseguran la conexión de la parte continental argentina con la Mesopotamia como el puente Gral. Manuel Belgrano entre Resistencia y Corrientes, ciudades capitales de las provincias de Chaco y Corrientes respectivamente; el túnel subfluvial que une la ciudad de Santa Fe con Paraná, capital de Entre Ríos; y el puente ferroviario de Zárate-Brazo Largo que une la provincia de Buenos Aires con la de Entre Ríos para tener acceso a la ruta nacional número 14, denominada 'del Mercosur', con una extensión de 1170 kilómetros, deberá agregarse el proyecto del Puente Rosario-Victoria. Este complejo vial, con un tramo de cincuenta kilómetros, será una conexión física entre ambas ciudades y conformará una parte básica de un nudo estratégico en el sistema nacional de transportes y en el internacional, como corredor bioceánico para la integración este-oeste entre Brasil, Uruguay, Argentina y Chile.

En Zárate, Provincia de Buenos Aires, está proyectada la construcción de una terminal para contenedores y carga general con el objeto de captar la demanda de productos e insumos industriales de plantas de la zona. Ubicado sobre el km 111 del Río Paraná de las Palmas, el puerto está conectado con la ruta nacional número 9 (Buenos Aires-La Quiaca, en el límite con Bolivia) y tiene acceso al puente Zárate-Brazo Largo que es una conexión clave para el transporte terrestre en el Mercosur (Diario Clarín, 03/03/98). Ver gráfico N° 2 (pág. 99).

En el nuevo espacio económico formado por el

Sistema de Hidrovías Paraguay-Paraná y Paraná-Tieté



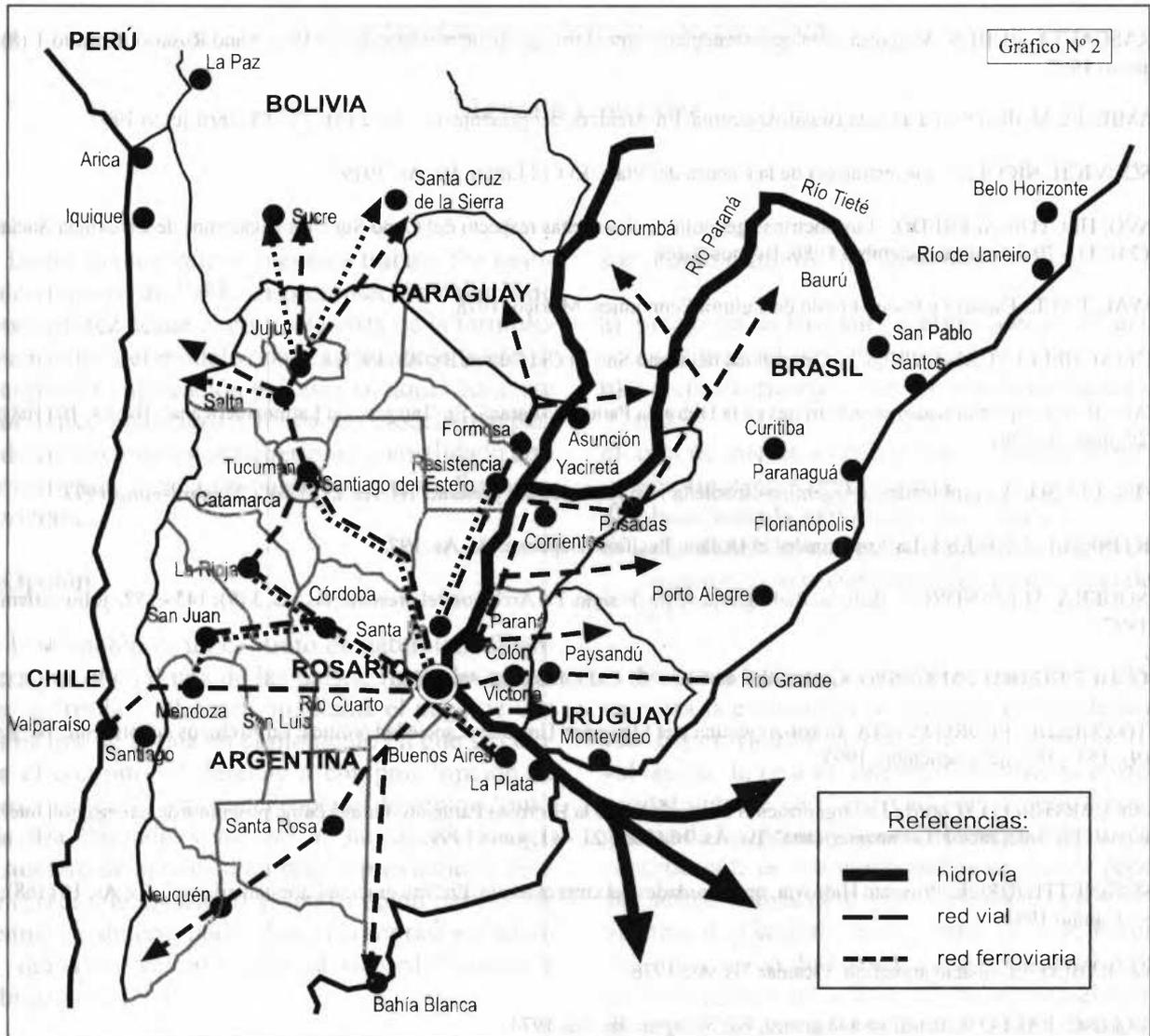
Mercosur y sus asociados Bolivia y Chile, se han definido varios corredores viales y ferroviarios o ferroviales que, en el sentido este-oeste y con tramos norte-sur, van a permitir una salida bioceánica a sus países integrantes. A modo enunciativo mencionaremos:

- Corredor San Pablo - Buenos Aires - Santiago - Valparaíso. Agregamos el proyecto de puente internacional Punta Lara (Argentina) - Colonia (Uruguay).
- Corredor puerto de Santos (Brasil) a puerto Illo en Perú pasando por La Paz (Bolivia).
- Corredor Buenos Aires - Puerto Suarez

(Hidrovia Paraná - Paraguay) - La Paz - Puerto Illo.

- Corredor ferroviario Buenos Aires - Talcahuano y Puerto Montt (Chile).
- Corredor ferroviario Buenos Aires - Salta - Antofagasta e Iquique (Chile).
- Corredor ferroviario (Ferrocarril Bioceánico de la Confraternidad) Antofagasta - Salta - Yacuiba - Santa Cruz de la Sierra - Corumbá - San Pablo - Santos. 4200 kilómetros de recorrido.
- Pasos fronterizos entre los países limítrofes como principales puertas de acceso de los corredo-

### Rosario, ciudad pivote en la Cuenca del Plata



res viales del Mercosur.

- Construcción de oleoductos y gasoductos que llevan petróleo y gas desde Argentina y Bolivia a Chile, Brasil, Paraguay y Uruguay.

- Usinas hidroeléctricas binacionales: Itaipú, Yaciretá, Salto Grande.

Toda esta infraestructura posibilita la concreción de los proyectos políticos de cooperación e integración y el uso de medios de transporte que impliquen ventajas comparativas y competitivas con los tradicionales, como se da con el transporte

multimodal y el de contenedores.

Para terminar y a modo de reflexión, concluimos que el aislamiento geográfico ha desaparecido de la mano de la globalización. Comprender esta realidad es el desafío que los pueblos enfrentan y superarlo implica una adaptación rápida y exitosa a las nuevas reglas de juego. Uno de los resortes fundamentales para lograrlo es la acción regional en el rediseño de políticas de transporte como sostén para el previsible salto que se producirá en los flujos comerciales y culturales y, por ende, en la movilidad de las poblaciones.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARRASCAETA, RUBÉN. Mercosur: ejes geoestratégicos para el transporte de mercancías. En *Hinterland Rosario*. Rosario 1 (8): 6, mayo 1997
- AZAMBUJA, MARCOS. La alianza Brasil-Argentina. En *Archivos del presente*. Bs. As. 2 (8): 77 - 83, abril-junio 1997.
- BOSCOVICH, NICOLÁS. Geoestrategia de la Cuenca del Plata. El Cid Editor, Bs. As. 1979.
- BRAVO, HÉCTOR ALFREDO. 'Las doctrinas geopolíticas brasileñas respecto del Cono Sur'. En *Cuadernos de Economía Social*, 8 (24): 11 - 70 setiembre-diciembre 1986. Buenos Aires.
- CLAVAL, PAUL. Espacio y Poder. Fondo de Cultura Económica. México, 1978.
- GUGLIALMELLI, JUAN ENRIQUE. Geopolítica del Cono Sur. El Cid Editor, Bs. As. 1979.
- INTAL - ILAM. Oportunidades empresariales en la Hidrovía Paraguay-Paraná. En 'Integración Latinoamericana', Bs. As. 16 (168): 3-20, junio de 1991.
- LAFER, CELSO. 'La problemática Argentino-Brasileña'. En *Archivos del presente*. Bs. As. 2 (8): 59 - 75, abril-junio 1997.
- MARTINELLI, ANDRÉS J. La Argentina en el Océano Pacífico. Depalma. Bs. As. 1978.
- MOSQUERA, ALEJANDRO T. Bolivia: Radiografía de fin de siglo. En *Archivos del presente*. Bs. As. 3 (9): 145 - 152, julio-setiembre 1997.
- PINOCHET UGARTE, AUGUSTO. Geopolítica de Chile. El Cid Editor, Bs. As. 1978.
- PINTO COELHO, PEDRO MATTA. Brasil-Argentina y el Mercosur. Una nueva sociedad política. En *Archivos del presente*. Bs. As. 3 (9): 153 - 167, julio-setiembre 1997.
- RAVINA ARTURO O. (Coord.) La Organización institucional de la Hidrovía Paraguay-Paraná como programa de navegación internacional. En 'Integración Latinoamericana', Bs. As. 16 (168): 21 - 41, junio 1991.
- SANGUINETTI, JORGE. Proyecto Hidrovía: oportunidades del empresariado. En 'Integración Latinoamericana', Bs. As. 16 (168): 42 - 51, junio 1991.
- SANZ, PABLO. El espacio argentino. Pleamar. Bs. As. 1976.
- SCHILLING, PAULO R. Brasil va a la guerra. Ed. Schapire. Bs. As. 1974.
- TRAVASSOS, MARIO. Proyección continental del Brasil. El Cid Editor. Bs. As. 1978.
- La integración interamericana por medio de la infraestructura del transporte. En *Boletín 'Federación Interamericana de la Industria de la Construcción'*. México (330): 1 - 8, enero 1997.
- Puertos y la Integración del transporte. En *Hinterland Rosario*. Rosario 1 (11): 5 - 7, junio 1997.
- Publicaciones varias: Revista 'Integración Latinoamericana'; Diario La Nación; Diario Clarín.
- Mapas extraídos de "Rosario, Centro Estratégico del Comercio Exterior". Secretaría de Producción, Promoción del Empleo y Comercio Exterior. Municipalidad de Rosario. S/d