



Autovía 158. Como engranaje de un proceso extractivista¹

Highway 158. As a cog in an extractive process

Leticia Ana Guzmán²



Esta obra está bajo una licencia internacional Creative Commons Atribución-NoComercial-No hay restricciones adicionales 4.0 (CC BY-NC 4.0)

Resumen

Los procesos de infraestructuras extractivistas se desarrollan en el territorio latinoamericano desde hace 25 años, como mecanismos de apropiación de los bienes comunes. En la provincia de Córdoba, Argentina, se encuentra expresado en el proyecto de la Autovía 158 y es parte de las iniciativas IIRSA, priorizando la rentabilidad y la exportación de commodities agroindustriales, reconfigurando así los territorios en función de intereses transnacionales. Metodológicamente se adoptó un enfoque cualitativo con apoyo de datos cuantitativos, analizando documentos oficiales, el proyecto de ley, datos satelitales, información de medios y revisión de antecedentes. Los resultados evidenciaron que la propuesta intensificará la extracción de los bienes comunes e incrementará la presión sobre los sistemas socioambientales. Además, los aspectos vinculados a la intervención de la obra no se encuentran articulados con los gobiernos regionales y locales, lo cual no lleva tampoco a un desarrollo en otras escalas. Como reflexión final, la Autovía 158 operaría como un mecanismo de acumulación por desposesión, intensificando el modelo extractivo-exportador, la fragmentación territorial y la pérdida de diversidad, priorizando los intereses del capital transnacional sobre las dinámicas socioambientales locales.

Palabras Claves: Ambiente, ruta nacional, desarrollo, IIRSA

Abstract

Extractive infrastructure projects have been developing in Latin America for over 20 years as mechanisms for appropriating common resources. In the province of Córdoba, Argentina, this is exemplified by the Highway 158 project, part of the IIRSA initiatives, which prioritizes profitability and the export of agro-industrial commodities, thus reshaping territories according to transnational interests. Methodologically, a qualitative approach was adopted, supported by quantitative data, analyzing official documents, the proposed legislation, satellite data, media reports, and a review of relevant background information. The results showed that

¹ Fecha de recepción: 6/04/2026. Fecha de aceptación: 10/08/2026

Identificador ARK: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25250841/2dsrefry3>

² Instituto Académico Pedagógico de Ciencias Básicas y Aplicadas, de la Universidad Nacional de Villa María
Villa María, Córdoba
<https://orcid.org/0000-0002-9409-7557>
lguzman@unvm.edu.ar



the proposal will intensify the extraction of common resources and increase pressure on socio-environmental systems. Furthermore, aspects related to the project's implementation are not coordinated with regional and local governments, hindering development at other scales. As a final reflection, Highway 158 would operate as a mechanism of accumulation by dispossession, intensifying the extractive-export model, territorial fragmentation, and loss of diversity, prioritizing the interests of transnational capital over local socio-environmental dynamics.

Keywords: Environment, national route, development, IIRSA

Introducción

En función a diferentes referentes (Gudynas, 2009; Svampa, 2012) el extractivismo se puede determinar como un patrón de acumulación basado en la sobreexplotación de bienes naturales que generalmente suelen ser no renovables; y la expansión de fronteras hacia territorios considerados improductivos para la exportación de materias primas a gran escala, según la lógica del capital (Harvey, 2006; Svampa, 2019). Por su parte, el neoextractivismo representa una fase contemporánea ligada al consenso de los *Commodities*, caracterizada por una presencia estatal más activa en la captación de rentas para financiar políticas sociales, sin alterar la lógica subyacente de acumulación por desposesión y despojo (Harvey, 2006; Álvarez, 2017).

En este entramado, la infraestructura extractivista surge como el soporte técnico y material indispensable para operativizar este modelo (Álvarez, 2016). Se compone de un sistema de megaobras como hidrovías, puertos y corredores viales, diseñadas específicamente para facilitar el flujo de naturaleza mercantilizada hacia los centros de producción global. Iniciativas impulsadas bajo el marco de la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) demuestran cómo estas obras reconfiguran los territorios en función de la rentabilidad del capital transnacional (Álvarez, 2016; Álvarez, 2017). Estas intervenciones no solo profundizan la reprimerización de las economías, sino que generan una fragmentación socio-territorial y una creciente conflictividad por el acceso y control de los bienes comunes (Svampa, 2017). De este modo, la infraestructura consolida la dependencia externa y los impactos socioambientales negativos en la región (Castilla y Álvarez, 2024).

Harvey (2006) plantea que la acumulación por desposesión es el proceso que utiliza el capitalismo para seguir funcionando, por medio de un ajuste espacio-temporal, donde se traslada a otros territorios. Asimismo, establece que las prácticas depredadoras como la privatización de bienes comunes, la mercantilización de recursos naturales, el endeudamiento forzoso y la manipulación financiera son claves para la perpetuidad del mismo. Este aspecto lleva a reflexionar y a construir los conceptos de territorio; es así que Fernandes (2009) presenta los diferentes tipos de territorios, entendiendo como premisa que cualquier territorio es más que un recorte espacial. Interpretar así al territorio como un único espacio gobernable es perpetuar lógicas de subordinación entre dominados y dominantes, identificando dentro de su tipología a aquellos territorios relacionales y fluidos que trascienden las fronteras, como pueden ser las rutas comerciales.

En esta línea de integración llevado a una escala regional, Álvarez (2016) presenta, por medio del análisis de la Hidrovía Paraná-Paraguay, cómo la propuesta de la iniciativa para la Integración e Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) reconfigura los territorios



persiguiendo los intereses de los capitales transnacionales, por medio de las megaobras de infraestructura con un modelo extractivista y exportador. Así, el IIRSA desarrolla diferentes propuestas de intervención que tienen sus representaciones en diferentes regiones de Argentina.

Bajo este contexto nacional, los modelos de infraestructura de gran escala en la República Argentina se han tomado, por parte de los gobiernos, como sinónimos de crecimiento, progreso y desarrollo (Olivera, 1959); conceptos que fueron los aparatos discursivos que llevaban hacia las intervenciones territoriales (Aguirre, 2015). Si bien se siguen utilizando, dejaron de ser representativos por las reiteradas crisis económicas y una progresiva globalización palpable en las escalas regionales. Actualmente, la infraestructura neoextractivista cuenta con el Estado como promotor, percibiendo este, beneficios de las mismas (Álvarez, 2019). En el Plan Estratégico Territorial Nacional (PET) se presenta la relevancia de estas obras como técnicas articuladoras de la apropiación del capital territorial, manifestando que: *“... Si bien los procesos globales introducen dinámicas que desafían los tipos tradicionales de escalas territoriales, pueden identificarse algunas caracterizaciones de infraestructura que inciden en el equilibrio territorial”* (PET, 2015, p.58). No obstante, el PET (2008) deja plasmado que: *“La tesis generalizada es que la sola provisión de inversión material –más infraestructura por ejemplo– no garantiza el desarrollo, si esta no se vincula estrechamente con la acumulación de diversas formas de capital social”* y prosigue *“El despliegue de infraestructuras en el territorio se asienta en la voluntad política de promover el desarrollo de las regiones rezagadas y de las comunidades que en ellas habitan y ya no exclusivamente en los requerimientos de una economía volcada hacia el exterior.”* (p.22) Marcando así la intervención activa del Estado para con las técnicas que se desplegarán en los territorios.

En la escala provincial, estas conformaciones territoriales y la identificación de los vectores de transformación (políticas, dinámicas culturales y hechos históricos) (Silveira, 2004) orientan la búsqueda para interpretar las intervenciones que las megaobras de infraestructura realizan en la provincia de Córdoba. El objetivo es reconocer y poner en evidencia las lógicas extractivistas que imponen una ruptura técnica, donde se prioriza la rentabilidad sobre otras lógicas y la promoción de las mismas por parte de IIRSA.

Esta propuesta aborda la Ruta Nacional 158 (RN 158) y el proyecto de creación de su autovía, analizando las escalas según los criterios de Silveira (2004), quien expone que el espacio refleja el origen y destino de los vectores transformadores. La situación problemática se presenta al tomar el proyecto de ley para la creación de la autovía de la ruta nacional 158 como disparador de una intervención que operaría como un mecanismo de acumulación por desposesión, intensificando el modelo extractivo-exportador, la fragmentación territorial y la pérdida de diversidad, priorizando los intereses del capital transnacional sobre las dinámicas socioambientales locales y la autonomía de los territorios afectados, mostrando las dispositividades que se utilizan para llevar adelante dicha propuesta.

Área de estudio

El área de análisis es la zona centro-sur de la provincia de Córdoba; la misma está conformada políticamente por los departamentos de Río Cuarto, Juárez Celman, General San Martín,



Tercero Arriba y San Justo. Las ecorregiones que atraviesa la RN 158, son Pampa y Espinal (Arana et al, 2021) (Figura 1).

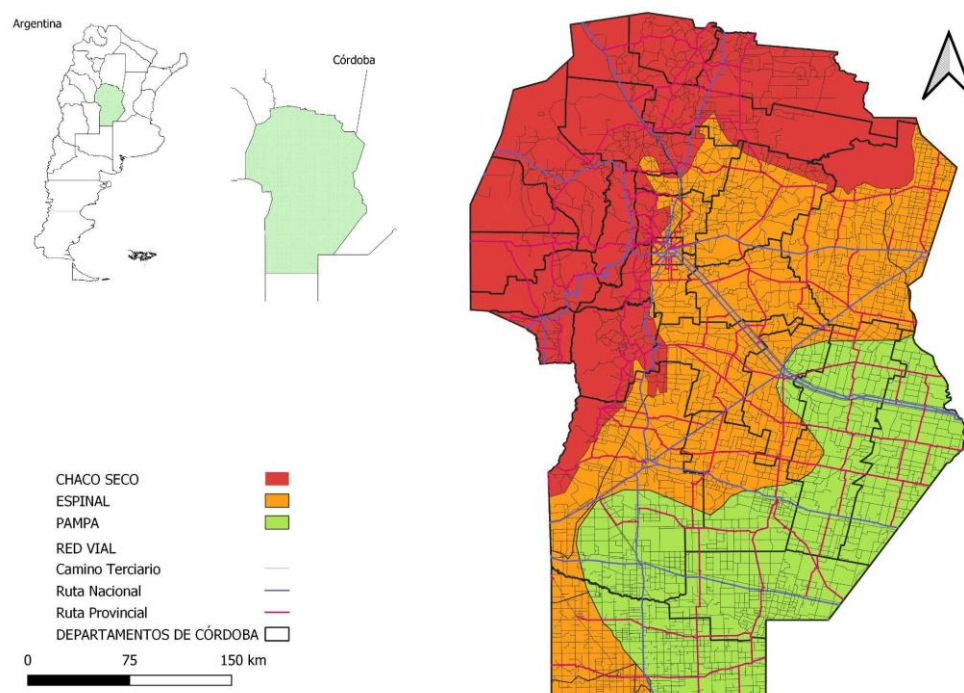


Figura 1. Área de estudio. Fuente: Elaboración propia en base a datos de IDECOR

Materiales y metodología

La presente investigación se sustenta en un diseño cualitativo de carácter interpretativo, orientado a descubrir el sentido y el significado de las acciones sociales y territoriales vinculadas a las megaobras de infraestructura. Para ello, se emplea el análisis documental y el análisis de información como técnicas centrales, entendidas no solo como la recopilación de textos, sino como un proceso intelectual de distinción y descomposición de las partes de un todo para conocer sus principios y contenidos latentes. Siguiendo a Sánchez y Vega (2003), este procedimiento permite transformar la información primaria en un corpus analítico que facilita el control y conocimiento de los fenómenos estudiados, pasando de una lectura lineal a una interpretación proyectiva del territorio.

El procedimiento se desarrolló en fases sistemáticas que incluyeron la identificación de fuentes, la categorización multiescalar (global, regional y local) y la interpretación crítica de las configuraciones espaciales a fin de garantizar mediante la triangulación de fuentes de diversa naturaleza que reflejan el origen y destino de los flujos de capital. Según plantea Aguirre (2015) el análisis de los discursos sobre el progreso y el desarrollo es fundamental para comprender cómo se legitiman las transformaciones territoriales. En este sentido, los documentos seleccionados para esta investigación se consideran los más representativos debido a que cubren íntegramente los vectores de transformación —políticos, económicos e históricos— que definen el espacio geográfico, respondiendo a criterios de representatividad institucional y científica. En la escala político-normativa, se analizan documentos oficiales como el Plan Estratégico Territorial (PET 2008, 2011, 2015) y el proyecto de ley de la Autovía



158 presentado por la senadora nacional Carmen Álvarez Rivero en 2024, los cuales constituyen los aparatos discursivos del Estado en su rol de promotor de la infraestructura neoextractivista. Estos materiales se complementan con fuentes de gestión y participación, específicamente las notas de campo del Foro por la Autovía 158, que permiten contrastar la retórica del desarrollo con los intereses del capital transnacional y las demandas del sector agroindustrial. Por otro lado, la dimensión crítico-científica se sustenta en investigaciones publicadas en revistas especializadas que permiten vincular el caso local con procesos globales. Investigaciones como las de Álvarez (2016, 2017) analizan la iniciativa IIRSA como un mecanismo de reorganización territorial al servicio del capital transnacional, mientras que autores como Salizzi (2020), aportan una mirada crítica sobre el ordenamiento territorial y el avance del agronegocio en la región. Para el abordaje regional el trabajo realizado por Maldonado (2024) y de Prada et al. (2024), presentan los escenarios y realidades locales y regionales del proyecto de intervención aportando al análisis multiescalar y al marco conceptual para interpretar los vectores de transformación (políticos, culturales e históricos) que operan en la provincia de Córdoba.

La investigación se apoya, además, en métodos cuantitativos para identificar la espacialidad del fenómeno, ya que los autores que expresan la importancia de la interpretación del anclaje en lo territorial de los procesos extractivistas pueden verse reflejados físicamente, por ello utilizando datos de la Infraestructura de Datos Espaciales de Córdoba (IDECOR), imágenes satelitales de cobertura de suelo de 2023, asimismo, se utilizaron datos vectoriales de infraestructura vial disponibles en el Instituto Geográfico Nacional (IGN). Por otra parte, Vialidad Nacional realiza un registro del tránsito vehicular por tramos de las rutas nacionales, Tránsito Medio Diario Anual (TMDA), por lo cual se tomaron valores para registrar la cantidad y tipo de vehículos que circulan por la RN 158 en diferentes años.

Esta combinación metodológica permite corregir sesgos propios de cada enfoque, logrando una articulación que vincula la inversión material con los requerimientos de una economía volcada hacia el exterior y la consecuente fragmentación socio-territorial.

Resultados y Discusiones

La RN 158 conecta tres de los cuatro grandes centros urbanos que tiene la provincia de Córdoba, partiendo desde la localidad de San Francisco y terminando en Río Cuarto, atravesando Villa María; las tres en total cuentan con 345.864 habitantes (Censo 2022). Además de estas tres grandes ciudades, la RN 158 atraviesa 19 localidades y comunas; es un tramo de 295 km pavimentado.

La propuesta de la Autovía 158 (AU158) se enmarca dentro del proyecto Corredor Bioceánico Mercosur o Pehuenche (CBP), que busca generar una vía de comercio que cruce desde el Pacífico al Atlántico. Para la creación de dicho Corredor se encontraron numerosos trabajos dentro de los cuales se destacan en primer lugar el resumen ejecutivo generado conjuntamente entre el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y la Universidad Nacional de La Plata en 2010, con apoyo del Banco de Desarrollo de América Latina. Este documento parte de una caracterización geográfica, productiva, social y ambiental del territorio que se propone atravesar para cumplir con el objetivo de crear el CBP propuesto por IIRSA. En el mismo se realiza un detalle de las características de producción, mercado y



exportación, donde la RN 158 es una vía secundaria y no se incluye como una de las principales en el CBP.

Por otra parte, en el *Plan Estratégico Territorial Nacional. Integración Territorial Internacional. Tomo 4 Informe de avance 2011* (PET 4), la RN 158 no es una de las vías consideradas para el CBP, como se puede observar en las Figuras 2 y 3.

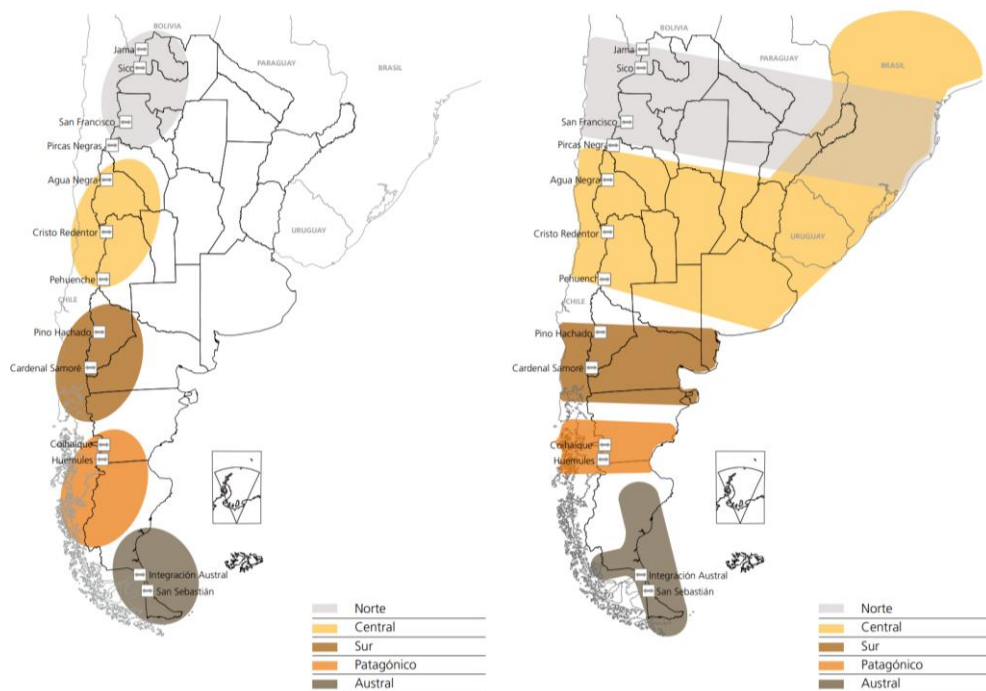


Figura 2. Áreas binacionales y corredores regionales de integración. Fuente: PET 4 (2011)

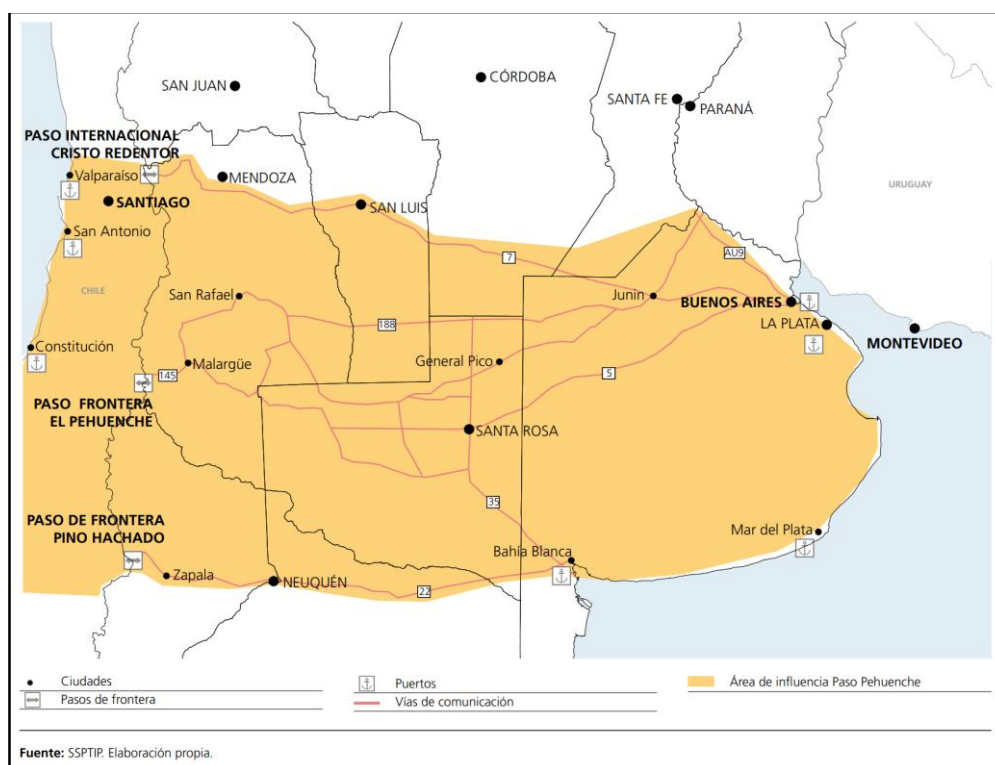


Figura 3. Corredor Bioceánico Pehuenche Fuente: PET 4 (2011)

Sin embargo, si está presente la RN 158, el paso Internacional Cristo Redentor (Figura 4), que es uno de los elementos complementarios y articuladores para la consolidación del CBP. En el PET 4 se puede leer que:

“En el Plan de Acción de IIRSA, se ha indicado la necesidad de poner el mayor énfasis en los aspectos regulatorios e institucionales, que frecuentemente impiden que se utilice en forma adecuada la infraestructura existente, especialmente al nivel de los pasos de frontera. Por otra parte, reducir las congestiones sobre los ejes de integración tiene el efecto de reducir los tiempos de espera y, por lo tanto, los costos de transporte. De lograrse este objetivo en dicho espacio geográfico, el beneficio será la percepción de un menor costo del abastecimiento y una consecuente mejora en la calidad de vida de la población asociada al eje.”(PET 4)

Las lógicas que se encuentran detrás de las afirmaciones presentadas anteriormente se ven reflejadas en las reconfiguraciones territoriales que se suceden, así como lo plantean Santos (1996), Álvarez (2019) y Silveira (2007), entre otros autores; las rugosidades, la configuración espacial, las tensiones y disputas ancladas en cada territorio se ven transformadas.

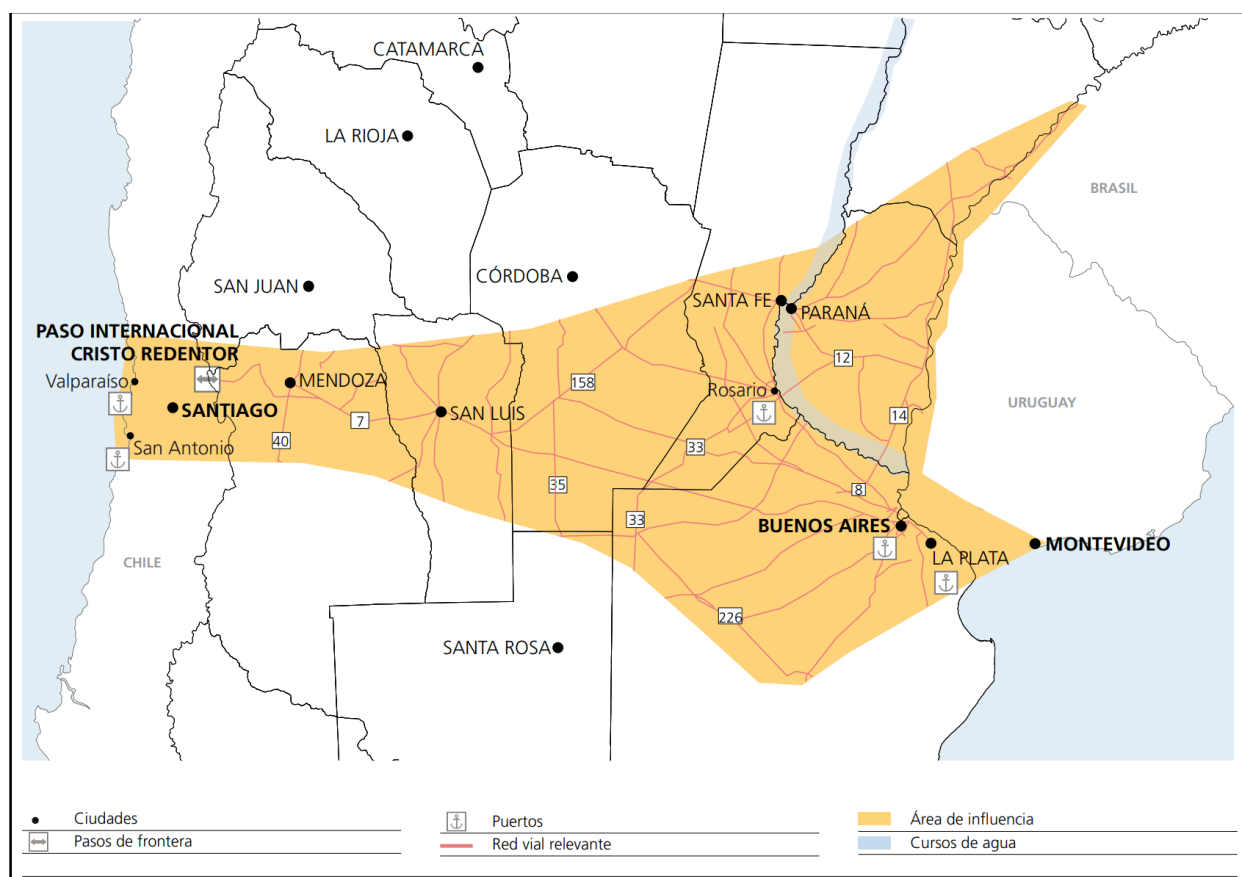


Figura 4. Área de influencia del Paso Internacional Sistema Cristo Redentor. Fuente: PET 4 (2011)

La región que atraviesa la RN 158 es uno de los núcleos centrales de producción agrícola ganadera (producción principal de soja y leche), siendo Villa María la cabecera de una de las cuencas lecheras más importantes del país. Río Cuarto, por su parte, es cabecera de las regiones de producción agropecuaria; además, localidades como Arroyo Cabral y Luca cuentan con grandes industrias lácteas de exportación. Asimismo, General Deheza es la ciudad que da origen a la empresa Aceitera General Deheza (AGD), Cabrera es de gran relevancia para el procesamiento de maní, y así otras de las localidades que atraviesa la RN 158 tienen actividades altamente vinculadas al sistema productivo agroindustrial de exportación. Sus poblaciones, como se mencionó anteriormente, son muy bajas (sin contar Río Cuarto, Villa María y San Francisco) que no llegan a superar los 10 mil habitantes. Para estas localidades, en el PET (2008) se las denomina como “*ciudades del campo*”, concepto que trae una lógica de codependencia social de los procesos que suceden en la región productiva que excede a los ejidos municipales³ y que estas ofrecen al campo servicios, asistencia y tecnologías. Esta denominación consolida el desarrollo geográfico desigual, intensificando las transformaciones territoriales, que conllevan espacios transfronterizos, favoreciendo la exportación de mercancía como principal valor, desestimando las dinámicas sociales, ambientales y locales

³ Es importante mencionar que a diferencia de otras provincias argentinas, Córdoba no cuenta con límites colindantes, lo cual significa que entre los ejidos municipales el espacio corresponde a jurisdicción provincial que desde el 2008 tiene su representación por medio de las comunidades regionales, las cuales cuentan con presidencias rotativas entre los intendentes del departamento y no tienen presupuesto provincial designado para realizar actividades de control o planificación territorial.



(Álvarez, 2019). Las tensiones presentes en las localidades por las agroindustrias y las exportaciones de *commodities* permean las construcciones de los territorios y se evidencian en las interacciones, en las orientaciones educativas que ofrecen los colegios y en las condiciones laborales de dependencia, entre otras. De esta forma, las conformaciones de desigualdades y fragmentación se hacen presentes en las diferentes escalas, como lo manifiesta Herrera Santana (2018), donde la infraestructura cobra sentido para la geopolítica de la fragmentación que se evidencia en los paisajes que rodean la RN 158.

Vialidad Nacional presenta los datos del Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) que se encuentran fraccionados en 8 segmentos (Tabla 1) de la RN 158, de los cuales el mayor valor para el año 2014 es para el tramo comprendido entre el ingreso a General Deheza y el ingreso a General Cabrera con un valor de 7200 vehículos.

número	Límites del Tramo	TMDA 2014	TMDA 2024
1	INT.R.N.19 (SAN FRANCISCO) - INT.R.P.13 (LAS VARILLAS)	2880	2927
2	INT.R.P.13 (LAS VARILLAS) - VILLA MARIA (ENT.)	3550	3800
3	VILLA MARIA (ENT.) - VILLA MARIA (SAL.)	*	**
4	VILLA MARIA (SAL.) - INT.R.P.6	4250	4600
5	INT.R.P.6 - GENERAL DEHEZA (ENT.)	4650	4680
6	GENERAL DEHEZA (ENT.) - GENERAL CABRERA (ENT.)	7200	7000
7	GENERAL CABRERA (ENT.) - INT.R.P.11 (I)	4350	4400
8	INT.R.P.11 (I) - INT.R.N.36 (RIO CUARTO)	5800	5800

*No presenta valores

**Para 2024 se agregaron 2 secciones que contemplan los puntos de entrada y salida de la ciudad.

Tabla 1. Valores de TMDA para 2014 y 2024. Fuente: Vialidad Nacional

(http://transito.vialidad.gob.ar:8080/SelCE_WEB/tmda.html)

Como se puede observar en la Tabla 1 el tramo 6 es el que presenta el mayor valor, este aspecto lo resalta también Maldonado (2024), agregando además que la vinculación entre ambas localidades está relacionado a la circulación de trabajadores y a que según los datos que han relevado, AGD en época de campaña pone en circulación 1200 camiones diarios. Lo cual evidencia, además, que la presión sobre el ecosistema tiene diferencias durante el año.



Los datos de TMDA son relevantes en términos que se consideren como factores de presión para analizar la capacidad de carga y presión que se genera sobre el sistema socioambiental, ya que la circulación de vehículos, y la velocidad en la cual circulan son factores de peligrosidad (Maldonado, 2024), contemplando además vibraciones, contaminación sonora, visual y material particulado entre otros factores a analizar.

Si bien se toma el proyecto de ley para la creación de la AU 158, se recopilaron diferentes documentos publicados en diarios digitales y revistas donde mediáticamente se promocionó la propuesta, mostrando una vez más que las redes y mecanismos en los que operan las políticas e intenciones son marcadas y acompañadas por diversos sectores ⁴⁵⁶. Se tomó como muestra el artículo escrito por Lobosco y Paz en la revista *VIAL* número julio/agosto de 2024. En el mismo, los autores manifiestan la relevancia que tiene dicha propuesta, realizando un posicionamiento muy similar a lo planteado por la senadora nacional que realizó la presentación del proyecto en dicho año. En sus palabras manifiestan que la AU 158 es fundamental para el CBP, donde remarcan la importancia de esta vía para el MERCOSUR, según IIRSA (Figura 5). Asimismo, plantean la relevancia de esta obra para la exportación de productos agrícolas y ganaderos, llegando a denominar a la ciudad de San Francisco como el corazón del MERCOSUR.

4 Nota *Presentaron el proyecto de autovía de la Ruta 158*

<https://canalc.com.ar/presentaron-el-proyecto-de-autovia-de-la-ruta-158/>

5 Nota: *Impulsan la construcción de la Autovía 158 que uniría Río Cuarto y San Francisco*
<https://www.puntal.com.ar/san-francisco/impulsan-la-construccion-la-autovia-158-que-uniria-rio-cuarto-y-san-francisco-n225736>

6 Nota: *Vialidad Nacional. El estado de la crucial ruta nacional 158 es un ejemplo de la falta de respuestas*
<https://www.lavoz.com.ar/politica/el-estado-de-la-crucial-ruta-nacional-158-es-un-ejemplo-de-la-falta-de-respuestas/>



Figura 5. Ubicación del proyecto AU 158. Fuente: Revista VIAL número julio/agosto 2024.

Los autores realizan una revisión histórica desde el virreinato del río de la plata y los caminos reales que atravesaban estos territorios, posteriormente la creación de las vías férreas que son el motor principal de una época más moderna, pasando por la fundación de varias de las localidades actuales, denominandolas como centros de acopio de la producción agrícola de la época, llegando a la actualidad. Expresan que, por esta vía, circula el 31% de las exportaciones nacionales. Tomando la información que provee la Senadora Nacional, los autores estiman que la AU 158 tiene un área de influencia a cada lado de 20 km, afectando así a una superficie total de 1.082.000 hectáreas, las que vinculan con una producción anual aproximada de 5.620.000 toneladas de granos. Entre otras cosas, expresan que además esta propuesta traerá valor agregado a las producciones de la región, realizando estimaciones de los valores de grano y producción láctea; agregando como potencialidades la educación nombrando los centros educativos de altos estudios y terciarios presentes en la región afectada (concentrados principalmente en Río Cuarto, Villa María y San Francisco). Finalmente, comentan la creación del foro interinstitucional por la AU 158, del cual se hará referencia más adelante. La nota no cuenta con fuentes que confirmen las estimaciones de costos o que fundamenten la gran transformación que este proyecto supone para la región, teniendo como motor un optimismo que trae un modelo de desarrollo económico claramente marcado, sin análisis o esbozo de las implicancias socioambientales que esto conlleva. Para este trabajo es interesante el entrecruzamiento con las reflexiones que plantea Álvarez (2017) sobre la presencia de IIRSA en América Latina y las escalas de intervención, tanto a nivel global, como regional y local. De cómo este opera en dichas escalas de diferentes formas, permeando en cada una para así desterritorializar y someter a los territorios a los intereses transnacionales.

Otra de las documentaciones revisadas es el libro “Peligrosidades múltiples en trazados viales: estudio preliminar en la ruta nacional 158 entre Río Cuarto y Villa María” realizada por



Gabriela Maldonado en 2024, quienes desde el grupo de trabajo en Geografía Crítica Ambiental del Departamento de Geografía, de la Universidad Nacional de Río Cuarto, han desarrollado desde el año 2000 investigaciones vinculadas con estudios de riesgo en el corredor bioceánico central. Dentro de los aspectos a mencionar que el libro trae sobre el análisis del riesgo en el tramo Villa María - Río Cuarto, el concepto de Sosa y Valenzuela (2002) de “ciudades calles” donde la ruta se incorpora a la trama urbana, desarrollando actividades de bienes y servicios vinculados al paso de transporte, contribuyendo a factores de peligrosidad. La consolidación de esta ruta según la autora se da por el afianzamiento en los años 90 de industrias como AGD e Industrias de Selección de Maní.

Respecto al Foro que se comenta en Lobosco y Paz, se destaca que la conformación del mismo fue durante el 2024 y tuvo tres instancias de participación, la primera se realizó en la localidad de Villa María en el mes de mayo, en junio en la cámara de senadores y en julio se realiza la presentación formal del Foro en la localización de General Deheza. En el tercer encuentro, se tomaron notas de campo y se destaca que éramos las únicas representantes de instituciones educativas. En este último encuentro participaron intendentes de las localidades atravesadas por la RN 158 (pero no se encontraban las autoridades de las tres grandes ciudades), dos legisladores provinciales (pertenecientes al radicalismo y al peronismo) y empresarios provenientes del sector agroindustrial principalmente, como el CEO Roberto Urquía de AGD y empresas cerealeras. El evento consistió en la presentación por parte de la senadora del proyecto de AU 158 y los beneficios que esto le llevaría a la región, además de las posibilidades que el Régimen de Incentivo para Grandes Inversores (RIGI) tendría para el proyecto. La senadora termina su discurso y gacetilla informativa del evento diciendo *“El campo, que es de lo que vive la Argentina, necesita esta infraestructura, y muy en especial Córdoba, que está lejos del mar”*.

Respecto a la cobertura del suelo que están presentes en la zona colindante a la RN 158, se observan usos agrícolas ganaderos en su mayoría, en función a los *land cover* 2023 (Figura 6), en la cual se puede observar que presenta gran superficie intervenida por los sistemas agroproductivos y la RN 158 es el camino para la extracción de las producciones. Retomando y articulando los datos de cobertura de suelo para el 2023 y lo presentado por Maldonado (2024), las actividades predominantes son la agricultura para *commodities* de exportación, con un incremento que supera el 100% desde 1970 hasta 2021. Los datos de crecimientos urbanos de los centros que se encuentran colindantes a la AU 158 no es significativo en relación a los datos censales (2010-2021), sin embargo, en los tres grandes centros urbanos (Río Cuarto, Villa María y San Francisco) se observa una expansión de las ciudades, aspectos que por autores como Sanchez (2017) y Furlan (2019) se ha realizado en la ciudad de Villa María y Villa Nueva, que según Sanchez no responden a una demanda habitacional, sino a la transferencia de capitales provenientes del agronegocio hacia el desarrollo inmobiliario.

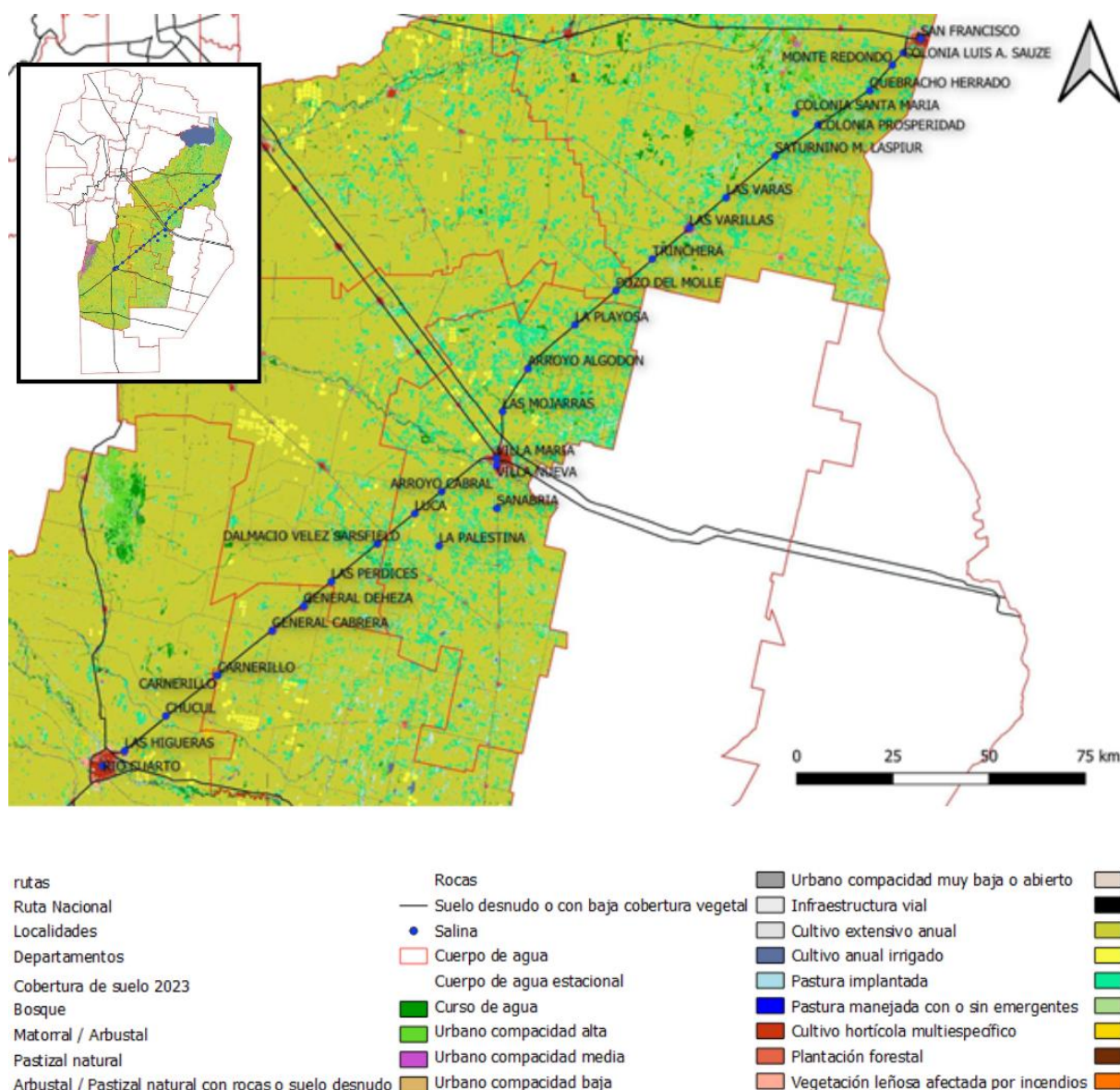


Figura 6. Cobertura del suelo 2023 y localidades Fuente: Elaboración propia en base a fuentes de dato de IDECOR

Los usos del suelo en el Tramo San Francisco-Villa María presentan un mayor desarrollo de la industria agrícola. Así, el informe realizado por la Agencia ProCórdoba, en agosto de 2023, expresa que en Villa María y al rededores 55,4 % de las empresas se desarrolla en el sector de manufactura de origen industrial (MOI) y el 37,6 % lo hace en el sector de manufacturas de origen agropecuario (MOA), y para San Francisco y los alrededores 84,1% de las empresas se desarrolla en el sector manufacturas de origen industrial (MOI) y el 11,9 % lo hace en el sector de manufacturas de origen agropecuario (MOA), el trabajo busca orientar el trabajo y las producciones hacia la exportación⁷. Por otra parte, en el tramo Villa María-Río Cuarto tienen un predominio de la actividad agricultura extensiva, dominada por trigo, maíz, soja y maní.

7 <https://prensa.cba.gov.ar/informacion-general/relevamiento-industrial-en-villa-maria-y-san-francisco-para-impulsar-las-exportaciones/>



Las localidades cercanas a Villa María como Arroyo Cabral y Luca cuentan con presencias de grandes industrias lácteas consolidando la cuenca lechera.

De las normativas que rigen a la provincia la Ley de Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos, aprobada en el 2010, sería uno de los instrumentos de mayor protección, sin embargo, tuvo sus conflictos, entre algunas de ellas se puede nombrar que no se contaba con datos que pudieran ser utilizados para realizar cartografías, no se realizó su revisión pasados los 5 y 10 años como se requería. En 2016 se realizó una consulta a algunas universidades para redefinir las capas de información, que no resultó en una modificación de la norma. En este sentido, existen investigaciones que demuestran que la ley no fue una barrera para el avance del agronegocio (Salizzi, 2020), sino que siguieron explotando y cambiando los usos del suelo, perdiendo bosque. Otros autores como Cabrol y Cáceres (2017) exponen las dificultades que presenta esta norma para sistemas de tenencia diferente de la tierra como en los casos de los movimientos campesinos en el norte de la provincia, teniendo la normativa una impronta muy marcada respecto a la propiedad privada.

Dentro de los aspectos no contemplados dentro del proyecto de ley están los factores que generan la construcción de la AU 158, la cual va a atravesar las localidades (o pasar por circunvalación). Esto es relevante, ya que casi todas las localidades están divididas por la RN 158, generando en algunos casos conformaciones totalmente diferentes en ambos márgenes de la misma o se encuentran sobre uno de sus márgenes. Maldonado (2024) encuestó a la población intermedias entre Río Cuarto y Villa María para reconocer cuales eran las vinculaciones que tenían sobre la RN 158, dentro de lo cual las principales palabras fueron “peligrosa”, “transitada” y “transito”. Los encuestados comentan que existen puntos de mayor peligrosidad vinculados a la circulación de vehículos en la RN 158 y pasos peatonales, así como de la vida diaria local.

En varias localidades se han instalado comercios que responden a las demandas de la RN, como ser kioscos, mercados, estaciones de servicio, las terminales de colectivos, entre otras. La construcción de la AU y de circunvalaciones en algunas de las ciudades reconfiguraría la ciudad, quizás ampliando los procesos de urbanización hacia las nuevas circunvalaciones, y la reconfiguración de los frentistas de la RN 158. Respecto a esto último, no todas las localidades cuentan con ordenamiento territorial, planificación urbana y/o códigos de edificación. En San Francisco, la Ordenanza Municipal (OM) 7588 combina zonificación con código de edificación, quedando sin regular los usos del suelo rurales fuera de la planta urbana consolidada⁸; en Villa María la OM 7215 y la 7209 establecen las zonificaciones y usos del suelo permitidos, incluyendo usos rurales, que se ven modificados por la creación de la circunvalación de la RN 158. La localidad de Río Cuarto, cuenta con la OM 1082 que refiere principalmente al plan urbano, dejando por fuera y sin definir gran parte de la superficie municipal. Por otra parte, algunas de las localidades, durante 2017 y 2018, han contado con Planes de Fortalecimiento Institucional o Planes Estratégicos Territoriales en el marco del Plan Estratégico Territorial Nacional⁹. Algunos de ellos cuentan con datos tomados a escala provincial, que para

8 Es importante destacar que la provincia de Córdoba no presenta límites colindantes entre municipios (salvo en casos particulares), quedando los espacios intermunicipales bajo la jurisdicción provincial representada por las comunidades regionales.

9 <https://www.argentina.gob.ar/interior/secretaria-de-planificacion-territorial-y-coordinacion-de-obra-publica/planes-locales/cordoba>

localidades que cuentan con menos de 10 mil habitantes, no son representativas; en otros los límites establecidos en el plan representan solo la planta urbana y no el radio municipal aprobado por la legislatura provincial, aspecto que se considera de suma gravedad, ya que no consideran la jurisdicción municipal sobre suelos de uso rural y que se verán afectados por la AU.

En este análisis se abordaron las localidades que se ven principalmente afectadas por el proyecto, considerando aspectos identitarios vinculados a la ruta; sin embargo, De Prada *et al* (2024) realizaron un estudio sobre la consolidación del tramo Río Cuarto - Villa María, considerándolo como elementos necesarios para el desarrollo económico regional, pero que busca abordar los efectos indirectos que el proyecto tiene, haciendo hincapié en la forma en la que se aborde; como una obra aislada ejecutada solo por Vialidad Nacional o como una propuesta articulada en red con decisiones políticas de escalas regionales y locales. En este sentido, los autores presentan cuatro niveles de integración (Figura 7), donde la idea de poblamiento de las rutas y caminos secundarios que conectan con la propuesta de AU 158 posibilitará un desarrollo de la región sur y sureste para el 2050, si es que se toma de forma integrada y respetando la biocapacidad del ecosistema. Para ello, se apoyan en la percepción de los actores y en la implementación de una matriz multicriterio, entre otras metodologías, como el análisis de la huella ecológica, el análisis de las vías ferroviarias y los procesos de poblamiento.

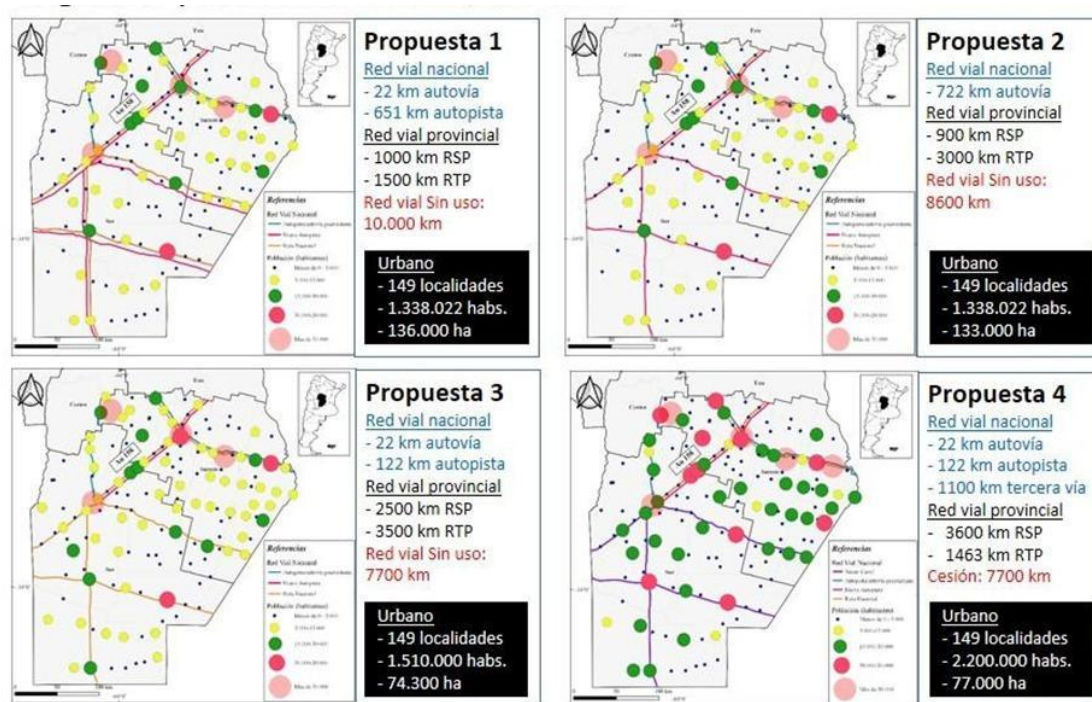


Figura 7. Propuestas de infraestructura vial: región sur y sudeste de Córdoba, año 2025. Fuente: De Prada et al (2024)

Llegan a consideraciones finales que presentan la necesidad de abordar la propuesta como un sistema más complejo y que la instalación de la AU158 no es suficiente para el desarrollo sostenible, en el marco de los objetivos del desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, que toman los autores. Seguidamente, manifiestan la importancia de que las localidades afectadas



indirectamente cuenten con proyecciones a futuro planificadas y que formen parte de las decisiones, revalorizando su rol, así como el de las comunidades regionales.

Reflexiones Finales

Como resultado del análisis crítico y la labor de investigación realizada sobre la Ruta Nacional 158, se desprenden reflexiones que permiten caracterizar la propuesta de su transformación en autovía como un componente estructural de las dinámicas de acumulación por desposesión en la región central de Argentina. Esta infraestructura no se limita a una mejora en la conectividad vial, sino que funciona como un engranaje técnico diseñado para operativizar el traslado de capitales y recursos hacia el exterior, facilitando la extracción masiva de producciones agroindustriales en sintonía con las iniciativas de la IIRSA.

La investigación evidencia que el proyecto impone una ruptura técnica sobre el territorio, donde la lógica de la rentabilidad del capital transnacional se prioriza por sobre las dinámicas socioambientales y las autonomías de los gobiernos locales y regionales. Consolidar la RN 158 como AU 158 se expresa como un mecanismo que facilitaría la salida del país de las producciones y recursos naturales, lo que representaría un canal por el cual se intensificará la expresión del modelo extractivo en la región. Este proceso conlleva una geopolítica de la fragmentación, manifestada en la transformación de los paisajes y en la pérdida de identidad territorial de las denominadas "ciudades del campo", las cuales quedan reducidas a meros centros de servicios y asistencia para un modelo exportador que ignora sus complejidades históricas y culturales. Así, la pérdida de identidad territorial, las prácticas sociales, productivas y de trabajo se verán ampliamente modificadas con una profundización en la disminución de la diversidad tanto cultural como natural.

Asimismo, la AU 158 intensificaría el modelo extractivo-exportador, incrementando la presión sobre los sistemas socioambientales en una de las ecorregiones más degradadas del país, como son la Pampa y el Espinal. La técnica, en este contexto, actúa como un instrumento de subordinación de la naturaleza y el trabajo, invisibilizando los problemas ambientales aparejados y las pérdidas de diversidad que esta intervención supone. En última instancia, el proyecto se presenta como un ajuste espacio-temporal del capitalismo contemporáneo, que utiliza la inversión estatal para garantizar condiciones de oportunidad al sector privado, profundizando el desarrollo geográfico desigual y la dependencia de las economías locales respecto a los requerimientos de los mercados globales, pasando por seis de los departamentos más productivos en términos agrícolas.

Córdoba es una de las provincias que mayor cantidad de recursos económicos aporta para las exportaciones en materia de agricultura y agroindustria, contando con poca dispositividad para la conservación natural y cultural, principalmente en la zona afectada directamente por la RN 158. Se evidencia que los mecanismos, tanto mediáticos como de planificación nacional y provincial, estaban a disposición de los intereses transnacionales, representados por IIRSA y actores políticos. La falta de abordaje de los territorios municipales que se ven afectados directa e indirectamente sólo se consideran para la gran escala de la obra, quedando en evidencia, como se muestra en el trabajo realizado para el tramo de Río Cuarto - Villa María, que la complejidad y planificación en las diferentes escalas son claves, teniendo como



horizonte un esquema que contemple las limitaciones biofísicas. Sin embargo, los antecedentes nacionales y provinciales demuestran la invisibilización de la complejidad que cada localidad presenta, así como su autonomía e identidad, que se verá atravesada por esta infraestructura. Finalmente, la AU 158 no es un hecho aislado, sino uno más de los procesos de intervención transnacionales en América Latina para la apropiación de los capitales naturales.

Referencias bibliográficas

- Aguirre, J. C. (2015). La evolución histórica de la idea de progreso en el contexto del desarrollo regional. *Revista Mexicana de Ciencias Agrícolas*, 2, 375-380. ISSN. Institución editora.
- Alvarez, A. (2016). La IIRSA y la reorganización territorial del sub-continente: Un estudio a partir de la Hidrovía Paraguay-Paraná. En *IV Jornadas del Doctorado en Geografía*, 28 de octubre de 2016, Ensenada, Argentina. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Álvarez, A. (2019). Corredores bioceánicos y reordenamiento del territorio en la Argentina *VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas y XXI Jornadas de Geografía de la UNLP*. La Plata 9, 10 y 11 de octubre de 2019 <http://jornadasgeografia.fahce.unlp.edu.ar/>
- Álvarez, A. (2017). Redibujando el mapa de América Latina: 15 años de la IIRSA, un análisis a diferentes escalas. En *Debates sobre naturaleza y desarrollo: análisis a distintas escalas*. Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Humanas. Centro de Investigaciones Geográficas, 19-45. ISSN. Institución editora. https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/106958/CONICET_Digital_Nro.14cb3372-f9e8-4c00-bbe4-b864bbo693df_A%20%281%29.pdf?sequence=5&isAllowed=y
- <https://mapainversiones.obraspublicas.gob.ar/Proyecto/PerfilProyecto/10012651>
- Arana, M., Natale E., Ferretti N., Romano G., Oggero A., Martinez G. y Posadas P., Morrones J. (2021) Esquema Biogeográfico de la República Argentina Ed. Fundación Miguel Lillo
- Cabrol, D. A., & Cáceres, D. M. (2017). Las disputas por los bienes comunes y su impacto en la apropiación de servicios ecosistémicos: La Ley de Protección de Bosques Nativos, en la Provincia de Córdoba, Argentina. *Ecología austral*, 27(1), 134-145. ISSN. Institución editora. https://ojs.ecologiaaustral.com.ar/index.php/Ecologia_Austral/article/view/273/205
- Castilla, M., & Álvarez, Á. (2024). Infraestructuras y extractivismo en la región hídrica de los Bajos Submeridionales del Norte Grande, Argentina. *Boletín de estudios geográficos*, (122), 355-379. <https://doi.org/10.48162/rev.40.062>
- Harvey, D. (2006). La acumulación por desposesión. *Espacios globales*, 21-52. ISSN. Institución editora.



- Herrera Santana, S. (2018). Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto One Belt, One Road y América Latina. *Geopolítica(s) Revista de estudios sobre espacio y poder* <http://dx.doi.org/10.5209/GEOP.58761>
- Espinoza, G. (2013). Metodología EASE: Aspectos conceptuales y resultados de su aplicación: El caso del Grupo 2 de proyectos del Eje del Sur de IIRSA.
- Fernandes, B. M. (2009). Sobre a tipologia de territórios. *Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos*. São Paulo: Expressão Popular, 197-215. ISSN. Institución editora.
- Furlan, M. L. (2019) *Caracterización de la evolución del área periurbana de la ciudad de Villa María (Córdoba) en el período 2010-2020*. Trabajo Final de Grado . Universidad Nacional de Villa María.
- Gudynas, E. (2009). Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo. En *Extractivismo, política y sociedad*, 187, 187-225. CAAP/CLAES. <https://www.rosalux.org.ec/pdfs/extractivismo.pdf#page=187>
- Harvey, D. (2006). Sobre reajustes espacio-temporales y acumulación mediante desposesión. *Revista Viento Sur* https://marxismocritico.com/wp-content/uploads/2011/11/el_nuevo_imperialismo.pdf.
- Maldonado, G. (2024) *Peligrosidades múltiples en trazados viales: estudio preliminar en la ruta nacional 158 entre Río Cuarto y Villa María* - 1a ed - Río Cuarto: UniRío Editora, 90p.
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2010). *Caracterización del territorio y del sistema de actividades. Resumen Ejecutivo* <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/caracterizacion-del-sistema-territorial-pehuenche.pdf>
- Olivera, J. H. (1959). Crecimiento, Desarrollo, Progreso, Evolución: nota sobre relaciones entre conceptos. *El Trimestre Económico*, 26(103 (3), 410-421. ISSN. Institución editora.
- Salizzi, E. (2020). Agronegocio, deforestación y disputas en torno al Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos de la provincia de Córdoba (Argentina). *Territorios*, (43), 172-199. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.7982>
- Sánchez, M. Moya A., Yáñez J. y Álvarez M.(2017). Reflexiones sobre los impactos socio-espaciales de los procesos transformación urbana en las áreas central, pericentral y periférica del conglomerado Villa María-Villa Nueva. Villa María: Universidad Nacional de Villa María
- Silveira, M. L. (2004). Escala geográfica: ¿de la acción al imperio?. *Terra Livre* , 2 (23), 87-96. ISSN. Institución editora.
- Silveira, M. L. (2011) Territorio y ciudadanía: reflexiones en tiempos de globalización. *Unipluriversidad*; 11 (3), 15-34. ISSN. Institución editora.



Svampa, M. (2012). *Pensar el desarrollo desde América Latina*. En G. Massuh (ed.), *Renunciar al bien común. Extractivismo y (pos)desarrollo en América Latina*. Mardulce. <https://maristellasvampa.net/archivos/ensayo56.pdf>

Svampa, M. (2019). *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina*. Bielefeld University Press.

Svampa, M. (2017). Continuidad y radicalización del neoextractivismo en Argentina. *Perfiles Económicos*. <https://doi.org/10.22370/rpe.2017.3.1222>

Senado de la Nación Argentina. Propuesta de ley creación de la Autovía 158. <https://www.senado.gob.ar/parlamentario/parlamentaria/avanzada>