

## **PONENCIA: Las empresas transnacionales y el sistema portuario argentino**

### **Una evaluación desde el análisis de sistema-mundo**

Laura Marcela de la Fuente

Licenciada en Geografía

### **Introducción**

El concepto de *sistema-mundo* y a su vez aquel de *economía-mundo*<sup>(1)</sup>, es postulado por Immanuel Wallerstein, al afirmar que los vínculos económicos son aquellos que definen los límites mismos del mundo, es decir, cuando las relaciones económicas no necesariamente abarcan la totalidad del planeta, sino simplemente las regiones geográficas neurálgicas imprescindibles para el desarrollo del sistema económico capitalista.

Podríamos afirmar entonces que ya no es imprescindible la totalidad del territorio de los estados nacionales para el sostenimiento de sus relaciones económicas internacionales, bastaría con tener integradas en el sistema internacional de intercambios a las regiones productivamente dinámicas de los estados. Incluso algunos autores distinguen “regiones al interior de los estados”<sup>(2)</sup>, mientras que otros, como el caso de Manuel Castells, enfatizan la importancia del conjunto de elementos materiales que soportan y articulan materialmente los flujos ya sean de bienes, personas o de información, necesarios para mantener las relaciones en las cadenas de producción cada vez más segmentadas alrededor del mundo.

En este contexto, los espacios portuarios son revalorizados no solamente por su función primaria, ser la interfaz *buque-tierra*, sino por el rol de articular las cadenas mundiales de producción, donde ahora se agrega valor a la carga y por sobre todo se controlan minuciosamente los flujos.

Los estados nacionales han adoptado así distintas medidas para adecuar los puertos a las nuevas funciones que deben cumplir, y abriendo mayores posibilidades a la inserción de empresas transnacionales en dichos emprendimientos. En particular en América del Sur desde fines de la década de 1980 y durante la década de 1990 se ha reformado la legislación relativa a los espacios portuarios.

Sin embargo la presencia de las empresas transnacionales en los intereses portuarios tiene mucho más tiempo del que suponemos.

<sup>1</sup> Immanuel Wallerstein (2005): Las incertidumbres del saber. Gedisa, Barcelona.

<sup>2</sup> Luis Dallanegra Pedraza (1999): “Tendencias del orden mundial: el futuro del Estado-Nación”. En: *Revista del CEID*, Vol.1 Nro. 2, Pp.14-25.

## Enclaves estratégicos e intereses transnacionales

Wallerstein afirma que el sistema-mundo moderno es una economía-mundo capitalista, cuyo origen se encuentra "...en Europa occidental y a través de los siglos se expandió para englobar el mundo entero."<sup>(3)</sup> Se trata de una estructura orgánica surgida en el siglo XVII, que observada en la escala de tiempo se enmarca en los ciclos denominados de *larga duración*<sup>(4)</sup> hasta llegar a su fin, cuando sea reemplazada por otra forma de organización.

Algunas características básicas de la economía-mundo capitalista han persistido desde su nacimiento hasta la actualidad. En efecto, el control de puntos estratégicos en el espacio mundial, el mantenimiento del poder supranacional en territorio extranjero, la concentración del poder económico en pocas firmas, y la circulación sostenida de bienes y capitales, son atributos inherentes al funcionamiento del sistema económico capitalista.

La ocupación territorial por parte de las potencias hegemónicas del siglo XVII dio inicio a la interrelación del espacio geográfico a escala mundial, con la expansión de ultramar y la instauración por parte del Reino de Portugal de un modelo, según algunos autores, de "espacio mundial abierto".

La expansión portuguesa se caracterizó por el asentamiento de una red de factorías y fortificaciones a lo largo de la costa de África y Asia. Los avances en las técnicas de navegación hicieron que el Reino de Portugal retuviese ciertos enclaves estratégicos en su ruta expansionista, y de esta manera fue capaz de mantener por un periodo el control del comercio exterior mundial. Dicho control fue logrado mediante el dominio de los principales corredores interoceánicos de la época, y el monopolio del comercio de especias y esclavos, registrándose la primer "integración económica intercontinental" mundial <sup>(5)</sup>. Observamos por lo tanto que "...los procesos a los que por lo común nos referimos al hablar de la globalización no son de ninguna manera nuevos. Han existido a lo largo de unos quinientos años."<sup>(6)</sup>

Posteriormente otras potencias continuaron con el modelo portugués de colonización, y el poder del sistema mundial fue detentado sucesivamente por Holanda y Gran Bretaña.

A lo largo de los siglos, y desde el inicio de la expansión ultramarina portuguesa hacia el Asia, las potencias hegemónicas combinaron su poderío estatal con los intereses privados nacionales en los territorios extranjeros. Así surgió la empresa capitalista transnacional, cuyo origen es coincidente con la instauración de la economía-mundo capitalista.

---

<sup>3</sup> Immanuel Wallerstein (2006): La decadencia del poder estadounidense. Ediciones Le Monde diplomatique. El Dipló-Capital Intelectual.

<sup>4</sup> Traducción del francés: *longue durée*, acuñada por Fernand Braudel, que nos remite a la persistencia a largo plazo de estructuras no visibles en periodos de tiempo cortos.

<sup>5</sup> Cf. Christopher Chase Dunn (1999): "Globalization: a world-systems perspective". En: *Journal of World-Systems Research*, Vol V, 2, pp. 165-185.

<sup>6</sup> Wallerstein (2006) Pág. 32.

## Corporaciones transnacionales en la actualidad

Una corporación transnacional es definida actualmente como aquella "... que ejerce el control de por lo menos una firma en el extranjero, con una participación de capital superior al 10%"<sup>(7)</sup>. El poder económico de las empresas transnacionales tiene su complemento en el poder político, proveniente de los estrechos vínculos que las empresas mantienen con los Estados de sus países tanto de origen como de implantación.

La intervención de las empresas transnacionales en las operaciones del comercio internacional mundial es más que considerable. Del total de las exportaciones mundiales un tercio se realiza entre filiales de empresas transnacionales, mientras que otro tercio se consume entre empresas transnacionales (ETN) y empresas del exterior <sup>(8)</sup>.

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) aclara acerca de las transnacionales:

"...es la relación de propiedad la que determina que la transacción sea considerada como efectuada al 'interior de la misma empresa' ... Cuando una ETN tiene 50% o más de la propiedad accionaria de una empresa, las transacciones internas a ellas serán claramente intrafirma. Sin embargo, cuando la propiedad extranjera es minoritaria, se crea un área gris para la definición de comercio entre unidades relacionadas"<sup>(9)</sup>.

Los estados de situaciones poco claros en lo que respecta a la propiedad de las transnacionales generan la confusión pública, aunque son propicios para disimular su real composición propietaria y diluir la transferencia de control extranjero sobre la esfera nacional donde se encuentran implantadas.

Las empresas transnacionales participan del comercio internacional adaptando su estructura organizacional entre una combinación de casas matrices, filiales y subsidiarias, de acuerdo a los modelos de *integración vertical* e *integración horizontal*. En el primer caso la cadena de producción de las transnacionales se encuentra fragmentada en distintos países de acuerdo a la disponibilidad de factores apropiados para dicho tramo productivo. En cambio en los modelos de integración horizontal las transnacionales alcanzan a la totalidad de los eslabones productivos enteramente en un territorio nacional, dado que las condiciones de producción y mercado de consumo son ambos favorables.

Cualquiera sea el modelo de integración se hace cada vez más difícil cuantificar las transacciones correspondientes a las transnacionales, dado que el comercio se puede categorizar como *comercio intrafirma*: entre casas matrices y filiales en el exterior, entre filiales locales y filiales en el exterior, y el tipo de comercio denominado *arm's length*: entre transnacionales (matri-

---

<sup>7</sup> Atlas Le Monde Diplomatique (2003).

<sup>8</sup> Idem ant.

<sup>9</sup> José Duran Lima y Vivianne Ventura-Dias (2003): Comercio intrafirma: concepto, alcance y magnitud. ONU, CEPAL, División de Comercio Internacional e Integración. Santiago de Chile.

ces) y empresas subcontratadas no relacionadas, y entre filiales y empresas subcontratadas no relacionadas.

El dominio creciente de las transacciones entre corporaciones transnacionales (en todas las combinaciones antes mencionadas) viene siendo estudiado desde los años setenta, y ha llevado a diversos autores del tema a considerar la incidencia de estas corporaciones en el comercio internacional y su alcance en las economías nacionales. Tales variables permitieron establecer un *indicador de sistema-mundo* intrínsecamente relacionado con el movimiento de estas empresas. La *penetración de las corporaciones transnacionales (TNC penetration)*, como afirman Beer y Boswell, es la acumulación del stock de las transnacionales en un país y revelaría el grado de control extranjero sobre dicha economía nacional (<sup>10</sup>). Para 1980 fue calculada en 7%, mientras que para 1990 había trepado al 11%, aunque para la mayoría de los países el porcentaje promedio de la acumulación extranjera se elevó un 184% desde 1980 a 1990.

La Conferencia de Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) elaboró por su parte un *índice de transnacionalidad*(<sup>11</sup>) y un *índice de internacionalización*(<sup>12</sup>), los cuales permitieron establecer una clasificación de las 100 mayores empresas no financieras con activos en el exterior. En esta clasificación que utilizaremos más adelante se encuentran involucradas varias empresas a las cuales nos referiremos, se trata de la lista elaborada para el año 2003. De igual modo haremos uso de una lista de las 500 corporaciones con mayores ingresos elaborada por la revista *Fortune*(<sup>13</sup>) que publica todos los años, esta última es la elaborada para el año 2006.

La penetración de las empresas transnacionales en los mercados internacionales queda manifestada por otro indicador definido por el World Investment Report: la Inversión Extranjera Directa (IED). Se trata de una relación de largo plazo que refleja el control e interés duradero entre la empresa de un país sobre otra empresa perteneciente a otra economía nacional. Según James Petras, adoptar una estrategia basada en estas inversiones es arriesgada y limitada de desarrollo ya que los costos económicos, sociales y políticos son evidentes, particularmente lo señala para América Latina: "...ni los EE.UU., Alemania o Japón en los siglos XIX y XX, ni Rusia, China, Corea o Taiwán en el XX dependieron de la Inversión Extranjera para adelantar sus instituciones industriales y financieras"<sup>(14)</sup>.

En un informe de 1993 la CEPAL señaló el enorme incremento de las inversiones extranjeras directas a escala mundial, pues "...entre 1986 y 1990, las corrientes de IED aumentaron a una

---

<sup>10</sup> Linda Beer y Terry Boswell (2002): "The resilience of dependency effects in explaining income inequality in the global economy: a cross-national analysis, 1975-1995". En: *Journal of World-Systems Research*, Vol VIII, 1, 30-59.

<sup>11</sup> Se obtiene calculando el promedio entre las tres siguientes relaciones: activos extranjeros sobre los activos totales, ventas en el extranjero sobre ventas totales, y empleo extranjero sobre el empleo total de la firma. Fuente: UNCTAD/Erasmus University database. Datos correspondientes a 2003.

<sup>12</sup> El índice es calculado por el número de filiales en el extranjero sobre el total de filiales. Fuente: UNCTAD/Erasmus University database. Datos correspondientes a 2003.

<sup>13</sup> Fuente: <http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2006>

<sup>14</sup> James Petras (2005): "Seis mitos sobre los beneficios de la inversión extranjera". Fuente: [www.rebellion.org](http://www.rebellion.org).

tasa anualizada del 24% que superó largamente el ritmo de crecimiento de otros importantes indicadores económicos mundiales como son las exportaciones (que subieron al 12% anual), el producto bruto (9%) y la inversión bruta interna (10%)”<sup>(15)</sup>.

La interrelación creciente de los estados nacionales a través del comercio internacional y la difusión de las relaciones económicas, no indica que los vínculos sean simétricos en todos los sentidos. Por el contrario, se observan grandes brechas entre los países considerados *centrales* y aquellos de la *periferia* del sistema-mundo, términos utilizados por Wallerstein en el desarrollo del análisis de sistema-mundo. Los países centrales son los principales generadores de las IED, como así también los mayores receptores, mientras que los periféricos casi no intervienen el activo flujo de capitales, salvo para recibirlos, como veremos a continuación. Esta característica es básicamente el modo en el cual se organiza la *economía-mundo capitalista*.

La dinámica de la circulación internacional del capital se reúne por lo tanto en los países más ricos, mientras el resto sólo participa en forma parcial <sup>(16)</sup>, aunque estos últimos se constituyen en partícipes necesarios del sistema internacional, sobre todo como proveedores de materias primas, o territorios donde las condiciones de contratación de mano de obra resulta lucrativa.

El Centro de las Naciones Unidas sobre las Empresas Transnacionales evaluó en 1989 la expansión de este tipo de corporaciones, e indicó la presencia ineludible de los factores más significativos para su expansión en el exterior. Entre otros, Jaime Fuchs cita en su trabajo las políticas económicas homogéneas (como ser privatizaciones, desregulación y liberalización), innovaciones tecnológicas, nuevas formas de asociación entre empresas y relocalización de filiales donde encuentran ventajas para competir <sup>(17)</sup>.

Veremos a continuación que la conjunción de los mencionados elementos en nuestro país promovieron el ingreso en las distintas épocas de las empresas transnacionales, en particular citaremos los casos que se vinculan con el sistema portuario.

## **Las corporaciones transnacionales en el análisis de la *economía-mundo***

Como referencia general podemos afirmar que el 90% de los bienes comerciados a través de las fronteras son movilizados por los océanos y mares del mundo, y que desde 1975 hasta la actualidad el tráfico marítimo aumentó a más del doble. Sin embargo encontramos que esta

---

<sup>15</sup> Javier Finkman y Maximiliano Montenegro (1994): “Tendencias principales de la inversión extranjera directa y de las empresas transnacionales en el actual contexto de la globalización”. Programa de Fortalecimiento de la Promoción de las Exportaciones. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto/PNUD/CEPAL. CEPAL, Oficina en Buenos Aires. Pág. 3.

<sup>16</sup> Cf. Atlas Le Monde Diplomatique (2006)

<sup>17</sup> Jaime Fuchs (1993): Las transnacionales en la Argentina. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires, 2 Tomos Pág. 8.

evolución responde a la organización de una economía-mundo capitalista, cuya base es la acumulación desigual y la polarización de la circulación.

Los principales corredores marítimos muestran que el tráfico de mercancías se concentra actualmente en América del Norte, Europa y los países del Pacífico Asiático (países centrales según la perspectiva de sistema-mundo) donde se registra el mayor crecimiento, entre tanto se encuentra estancado en el Atlántico y pasa de largo por la costa de África (este último ubicado en la denominada periferia del sistema). No obstante la situación expuesta, la inversión de las corporaciones transnacionales en infraestructura y servicios portuarios a escala local ha crecido en la periferia del sistema-mundo en las últimas décadas. Cabe preguntarse por las causas del crecimiento, si las regiones citadas permanecen en la periferia del sistema-mundo.

Algunos estudios de la CEPAL citan a autores como Reich, quien argumenta que "... en una economía verdaderamente global (donde casi todos los factores de la producción son móviles), las habilidades de los trabajadores de una nación y la calidad de su infraestructura básica (carreteras, puertos, sistemas de comunicación, medios de transporte, etc.) son lo que la hace única y exclusivamente atractiva dentro de la economía mundial"<sup>(18)</sup>.

Estos factores fijos y suficientemente flexibilizados atraen las inversiones de las transnacionales, y hacen que materialicen su capital en estructuras esenciales para la circulación de bienes, es decir en aquellas vinculadas a los servicios de transporte. En este contexto un miembro de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) afirma que actualmente "...más de la mitad de la capacidad de las terminales de contenedores es gestionada por un puñado de compañías, algunas de las cuales son públicas [...] y marcan la ley en el sector"<sup>(19)</sup>. El funcionario se refiere a las denominadas *redes mundiales de terminales* del sector portuario. Dichas corporaciones transnacionales monopolizan la actividad, flexibilizan y precarizan las relaciones laborales, tal como observa Wallerstein <sup>(20)</sup>. Se está hablando ya de "puertos de conveniencia", trasladando la expresión "banderas de conveniencia" aplicada en el ámbito marítimo <sup>(21)</sup>.

Desde el punto de vista territorial, el control de puntos estratégicos costeros e islas aseguró a las sucesivas potencias hegemónicas desde el siglo XVII el dominio de las rutas marítimas. Tal como en aquella época, las inversiones actuales en el sistema portuario mundial asegura a las corporaciones transnacionales el control de la circulación de bienes a escala nacional e internacional. Mucho más provechoso se torna el mencionado control cuando se trata de inversiones en los puertos concentradores, denominados *pivotes* <sup>(22)</sup>, sean éstos mundiales o regionales.

---

<sup>18</sup> Reich (1991), Cit en Finkman y Montenegro (1994)

<sup>19</sup> Cf. *Revista Transporte Internacional* (2006)

<sup>20</sup> Wallerstein (2006). Págs. 40-41.

<sup>21</sup> Régimen por el cual los armadores inscriben a sus buques en registros de ciertos países, beneficiándose de un régimen blando de impuestos, y flexibilizando las condiciones laborales a bordo. Estos registros son considerados en el ámbito marítimo "sub-estándar".

<sup>22</sup> *Hub*, por su expresión en inglés.

Esta disposición en una estructura jerárquica desigual de la concentración de cargas, según el análisis de sistema-mundo, es funcional a la organización de la producción y distribución mundial, es decir, a la economía-mundo capitalista, que necesita de dichas desigualdades para mantener el control de la circulación y sacar el máximo provecho de sus inversiones.

Señalamos anteriormente que la penetración de las empresas transnacionales acompañada por altos niveles de desigualdad, es una de las características inherentes a la economía-mundo. La organización territorial basada en las desigualdades dentro de los sistemas portuarios y los corredores marítimos impide el desarrollo integral y equilibrado de los espacios litorales, derivándose de ello gran parte de los problemas ambientales y sociales que observamos en la actualidad. Disimulados bajo rótulos como "falta de competitividad", "baja rentabilidad", "escasa eficiencia en la gestión", la clave para comprender estos fenómenos es considerarlos dentro del sistema capitalista en el cual se instauran, dado que resultan funcionales al sistema.

Por otra parte los espacios portuarios que mejor adaptados se encuentran para sustentar la economía mundial comparten algunas de las características que Manuel Castells observa en los espacios urbanos del tercer milenio, pues "...se conectan en el exterior con redes globales y segmentos de sus propios países, mientras que están desconectados en su interior de las poblaciones locales..."<sup>(23)</sup>, sobre todo aquellos que cumplen con roles centrales en lo que respecta a los centros globales de concentración de cargas.

Es necesario por otra parte tener presente el planteo de Giovanni Arrighi <sup>(24)</sup>, quien propone analizar las estructuras capitalistas desechando la idea de considerarlas estructuras fijas en el tiempo, es decir, los nodos portuarios actuales que dominan el intercambio mundial serán otros en el futuro.

Tal como propone el análisis del sistema-mundo consideraremos a continuación otras escalas de tiempo y espacio, el contexto actual y los factores implicados en la evolución del sistema portuario nacional a fin de evaluar la trascendencia de las corporaciones transnacionales vinculadas con las operaciones llevadas a cabo en los espacios portuarios.

## **Evolución de las inversiones transnacionales en Argentina**

Según Mario Rapoport en el periodo entre 1852 hasta 1880, denominado por él mismo como "de transición" en la organización del estado-nación, se instauraron las bases político-institucionales y económicas del proceso iniciado con el "proyecto del '80" <sup>(25)</sup>. Sólo recién después de la organización de lo que hoy consideramos nuestro territorio nacional, el país se

---

<sup>23</sup> Manuel Castells (1996): El surgimiento de la sociedad de redes. Blackwell Publishers Ltd., Oxford UK. Pág. 14.

<sup>24</sup> Giovanni Arrighi (2004): "Spatial and Other 'Fixes' of Historical Capitalism". En: *Journal of world-system research*, Vol X Nro 2. Pp. 527-539.

<sup>25</sup> Mario Rapoport (2003): Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000). Ediciones Macchi, Buenos Aires, 5ta. Ed.

incorpora a la periferia del sistema-mundo ajustándose a las necesidades de los estados centrales de la época.

El capitalismo moderno transitaba ya por su tercer siglo de existencia, y el poder hegemónico de turno era detentado por el Reino de Gran Bretaña, origen de la mayor parte de los capitales extranjeros recibidos en aquellos años.

Por esas décadas nuestro país "...experimentó un acelerado crecimiento económico, caracterizado por la ampliación de su producción exportable y por la unificación de sus mercados interiores ... Además, [los capitales] se invirtieron en sectores de importancia estratégica para el proceso de expansión: ferrocarriles, puertos, sistema financiero, servicios urbanos, frigoríficos..."<sup>(26)</sup>.

Las inversiones extranjeras eran relativamente insignificantes en relación con los años venideros, aunque en una década (entre 1880 y 1889) las importaciones de bienes de capital de 3,2% pasaron a tener una participación en el total de 25,8%, hasta un pico máximo en 1890, año en el cual su participación escaló a 36,7% <sup>(27)</sup>. Ello se explica por la necesidad de instalar en el país la infraestructura primaria para su efectiva incorporación a la economía-mundo capitalista.

El tercer ciclo de inversión extranjera en la historia de Argentina se produjo al inicio del siglo veinte, y su elemento característico fue el cambio de origen de las inversiones, "...el principal inversor continuó siendo Gran Bretaña, los restantes países aportaron más de la mitad de las nuevas inversiones", y en particular se introdujeron los primeros capitales norteamericanos<sup>(28)</sup>. Las actividades relacionadas con la cadena agropecuaria constituyeron el sector dinámico de la economía, vinculadas con el incremento del área sembrada en la provincia de Buenos Aires y el consiguiente aumento de las exportaciones. Esta etapa fue interrumpida por las dos Guerras Mundiales.

Por su parte la presencia de empresas transnacionales en el país en las décadas de 1950 e inicios de 1960 se vinculó con el proceso de industrialización sustitutiva de importaciones, orientado a la inversión en el sector manufacturero.

Mientras en la década de 1980 se registraba una escasa disponibilidad de capitales, el ingreso significativo de inversión extranjera durante el decenio de 1990 estuvo relacionado "...con la liberalización del movimiento de capitales..."<sup>(29)</sup>, en el marco del plan denominado de convertibilidad de la moneda nacional, la desregulación de mercados y la constitución del Mercosur.

Al disminuir la relevancia del sector de la transformación de bienes y agregación de valor, proceso denominado "desindustrialización", la mayor parte de estas inversiones se dirigieron al

---

<sup>26</sup> Andres Regalsky (1986): Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914). Centro Editor de América Latina, Buenos Aires. Pág. 7.

<sup>27</sup> Rapoport (2003). Pág. 30.

<sup>28</sup> Regalsky (1986) Pág. 16.

<sup>29</sup> REPUBLICA ARGENTINA, INDEC (1999): La producción industrial argentina en los años '90. INDEC. Serie Estudios Nro. 34.



sector de los servicios y a la compra de empresas existentes. Esto último incluye la participación en la privatización de empresas pertenecientes al estado nacional.

El sector portuario ha sido uno de los receptores de inversiones de las empresas transnacionales, favorecidas en los últimos años por la dinámica relacionada con los principales *complejos exportadores* del país y a los procesos de reorientación de la gestión portuaria y las privatizaciones de empresas y servicios, a los cuales nos referiremos más adelante.

### ***Las transnacionales en los espacios portuarios***

En las últimas décadas América Latina recibió un flujo importante de Inversión Extranjera Directa (IED), en particular en América del Sur el periodo 1996-2000 ha sido el de mayor entrada de este tipo de inversiones, y los países con mayores incrementos fueron Argentina, Brasil, Chile y Colombia (<sup>30</sup>).

Las inversiones en el sector portuario de los países que mencionamos necesitaron ser acompañadas con reformas en las legislaciones correspondientes, elementos esenciales para completar el contexto favorable para su recepción. Por ejemplo, en Chile las primeras reformas se dieron en 1981, relacionadas con una desregulación laboral en los puertos, como así también con la apertura al sector privado de la manipulación y transferencia de las cargas. Asimismo en 1997 se adjudicaron a monooperadores algunos frentes de atraque por treinta años a cambio de que éstos efectuaran inversiones. En Brasil se sanciona en 1993 una ley de modernización de puertos y en 1995 se inicia un programa de desestatización de los puertos, arrendando áreas o instalaciones por un lapso de treinta años, y se continuó además con la delegación a los estados y municipios de los espacios portuarios.

En nuestro país a partir de 1992 se produjo un proceso de transferencia de los espacios portuarios de la jurisdicción nacional a las jurisdicciones provinciales correspondientes. Asociados a este cambio se adecuaron los modos de gestión portuaria, creándose diversos entes de gerenciamiento que posibilitaron una amplia participación de actores sociales que anteriormente no intervenían en la gestión. Actualmente el último espacio que resta ser transferido es el puerto de la Ciudad de Buenos Aires, instalado en la jurisdicción de la Ciudad Autónoma homónima continua administrado por la Administración General de Puertos, organismo dependiente directamente del ejecutivo nacional.

Tal como mencionáramos al inicio del artículo, la relación de capital extranjero en la actividad portuaria no es una novedad del sistema-mundo contemporáneo. El ingreso de capitales extranjeros a lo largo de la historia de nuestro país en el sector portuario se vinculó con inversiones en sectores estratégicos conducentes a facilitar circulación de bienes. Durante las primeras décadas independientes la construcción portuaria resultó fundamental para dotar al país de la infraestructura necesaria para dar salida a la producción primaria. En su mayoría estas inver-

---

<sup>30</sup> NACIONES UNIDAS, CEPAL (2004): "La inversión extranjera en América Latina y el Caribe". Santiago de Chile.

siones se relacionaban con el ferrocarril, los espacios de almacenamiento y el equipamiento específico para la manipulación de bienes. En algunos casos las inversiones fueron esenciales para que las empresas y los puertos siguieran operando, ya que el cambio de orientación de la actividad económica predominante en el país se produjo más rápido que la adecuación de la infraestructura portuaria.

Como en todas las etapas aludidas, las principales inversiones de las corporaciones transnacionales tuvieron como destino los sectores más dinámicos de la economía nacional. En las últimas décadas el sector vinculado a las exportaciones fue el que reveló mayor actividad, dado que entre 1990 y 1998 las exportaciones totales del país crecieron sostenidamente, duplicándose tanto su volumen como su valor <sup>(31)</sup>.

Los cambios registrados desde principios de la década de 1990 en el sistema portuario nacional se encuentran estrechamente ligados a la evolución de los principales *complejos exportadores*. Por consecuencia las empresas transnacionales involucradas en la cadena de producción y comercialización de los complejos que a continuación indicamos, han encontrado en el país un ámbito propicio para reproducir su funcionamiento y organización global.

### **Los complejos exportadores, las transnacionales y el sistema portuario**

Los referentes productivos que originan las principales exportaciones del país son denominados *complejos exportadores*<sup>(32)</sup>, y han evolucionado según la orientación de las políticas nacionales.

Durante la década de 1990 el complejo oleaginoso, en particular el sojero, y el de petróleo y petroquímicos han sido los responsables del creciente dinamismo exportador reflejado en el sistema portuario argentino, pues en conjunto concentraron entre el 45% y el 63% del valor de las ventas al exterior.

El complejo oleaginoso es el caso más representativo de los vínculos entre las transnacionales y el sistema portuario. Los procesos asociados con este complejo fueron posibles (y continúan siéndolo) por una serie de elementos que los colocan entre las actividades más rentables de la economía nacional.

Los reducidos stocks de granos en el mundo, la expansión de la frontera agropecuaria, la introducción de nuevas técnicas de siembra y fertilización, la utilización de semillas híbridas y variedades transgénicas y la tenencia o arrendamiento de la propiedad agrícola en pocas transnacionales, entre otros, fueron factores que acompañaron la participación de empresas transnacionales en las grandes inversiones en las terminales portuarias, sobre todo en las ubicadas en el litoral del río Paraná.

---

<sup>31</sup> REPUBLICA ARGENTINA, INDEC (varias ediciones): [Anuario del Comercio Exterior](#).

<sup>32</sup> Según el INDEC. Este organismo nacional emite informes sobre la marcha de los complejos exportadores quinquenalmente. Los informes que se disponen para la elaboración de este trabajo fueron los pertenecientes a 1992 y 1996.

De este modo las corporaciones transnacionales dominan la totalidad de la cadena agroproductiva y agroalimentaria, desde la propiedad agrícola y los medios de producción hasta el manejo de semillas (incluyendo la propiedad de las patentes), los insumos y los procesos productivos de los alimentos. Cabe mencionar que los emprendimientos portuarios abarcan el almacenamiento de los granos en amplios espacios para tal fin, la carga a granel en los buques y el procesamiento, elaboración y carga de subproductos como harinas y aceites.

Entre las empresas transnacionales presentes en el país citamos el caso de Bunge Argentina, la cual ocupa el puesto 247 de la lista elaborada por la revista *Fortune* para 2006. En septiembre de 2005 Bunge Argentina inauguró en el parque industrial de la localidad de Ramallo, sobre la ribera del río Paraná, una terminal portuaria destinada a la carga de granos y subproductos, que incluye facilidades como plataformas volcadoras y estacionamiento para recibir 1000 camiones, y espacio para almacenar y secar 20 mil toneladas de granos. Se suma además un factor indispensable de conectividad con el *hinterland*, se trata de un desvío ferroviario que conectará a la terminal portuaria con la red nacional. Esta misma empresa posee otro importante complejo industrial-portuario en Puerto Pampa en el Rosafé.

La transnacional de origen norteamericano Bunge se encuentra presente en el puerto de Paranaguá, actualmente el mayor puerto del sur de Brasil respecto de la exportación de granos, asociada a Ceval S.A. En este mismo puerto tiene inversiones la transnacional Cargill Inc., que en 2004 ocupó el puesto 18 en ventas según la CEPAL.

La franja del río Paraná entre Puerto San Martín y Villa Constitución es denominada comúnmente Rosafé; allí se han instalado desde la década de 1980 terminales portuarias destinadas a transbordar y procesar granos, derivados o insumos para la actividad agropecuaria. Entre otras empresas transnacionales vinculadas con la actividad agrícola y fuertes inversoras en el sistema portuario nacional, podemos mencionar también a Cargill S.A. y Nidera Argentina S.A., conocidas transnacionales que además se encuentran ligadas al desarrollo de patentes de semillas híbridas y variedades transgénicas. Otras empresas con presencia en la zona son Louis Dreyfus de origen francés, Alfred C. Toepfer Intenacional S.A.(ACTISA), y General Deheza S.A. asociada a la brasileña Guipeba-Ceval S.A.

Algunas de estas transnacionales se encuentran instaladas también en el complejo portuario de Bahía Blanca, importante polo agroindustrial y petroquímico del país. Las terminales de Ingeniero White especializadas en el movimiento de productos agrícolas, cuentan con la presencia de Glencore Toepfer (Unión Transitoria de Empresas), Bunge Argentina, Cargill S.A.I.C. y Oleaginosa Moreno Hnos. S.A.

El segundo complejo exportador más dinámico del país, fue el de petróleo y petroquímicos, se puede afirmar que los espacios portuarios más relevantes y activos del país se vinculan con las mayores transnacionales a nivel mundial.

Según la revista *Fortune*, la empresa Exxon Mobil Corp. encabezó la lista de 2006, según la UNCTAD en 2003 la corporación estadounidense ocupa el lugar número 6 respecto de los activos extranjeros y registra un índice de *transnacionalidad* de 66,1 y de *internacionalización* de

74,15. Ya en ese año era la economía número 27 a escala mundial, superando a las de algunos países como Dinamarca e Indonesia. Su filial en el país es designada bajo el nombre Esso Petrolera Argentina S.R.L., cuyas principales instalaciones se encuentran en la localidad de Campana donde dispone de sus propios muelles y refinería.

La transnacional Repsol-YPF ocupa el puesto 84 de *Fortune* en 2006, y el 47 de la UNCTAD para 2003, y en ventas pasó del puesto 55 en 1997 al séptimo lugar en 2004 según la CEPAL. En el litoral del país se localiza en cinco puntos principales, éstos son Bahía Blanca en el polo petroquímico junto a otras empresas, el puerto La Plata donde ocupa gran parte del espacio con la refinería de su propiedad; Dock Sud provincia de Buenos Aires (en el denominado polo petroquímico, hoy en proceso de relocalización); Puerto San Martín en el Rosafé, y el muelle de Punta Loyola en la provincia de Santa Cruz, donde en conjunto con YCF comparten las operaciones para las cargas de petróleo crudo y carbón correspondientes.

Repsol-YPF es un ejemplo de corporación que encontró en el país aquellos elementos que Jaime Fuchs destacaba en su trabajo para asegurar la expansión de las inversiones en el exterior. Como es de público conocimiento las inversiones de la empresa se suscitaron a partir de la privatización de la petrolera estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales (de la cual sólo se conserva su recuerdo en la nueva denominación), y la posterior compra de la mayoría accionaria.

Los procesos de privatización, flexibilización y liberalización en Argentina posibilitaron que la corporación Repsol, empresa española de segunda o tercera línea en el ámbito internacional, comience a expandirse a otros países de América del Sur, de manera que la adquisición de YPF la ha lanzado como una de las principales transnacionales y hoy cuenta con filiales en Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela y Brasil.

La tercera transnacional de mayores ingresos durante 2006 para la revista *Fortune* y la séptima de la lista de la UNCTAD es el grupo Royal Dutch Shell. En el país conocida bajo la denominación SHELL CAPSA (Shell Compañía Argentina de Petróleos Sociedad Anónima) tiene su principal planta en Dock Sud donde manipula petróleo crudo, gas oil, naftas y derivados, y conserva por el momento una modesta flota para el transporte por agua de sus productos, aunque existen proyectos para prescindir de este segmento del transporte, como fue el caso de Esso Argentina, que hacia mediados de la década pasada disolvió su flota para el transporte de hidrocarburos.

La empresa Total, con mayoría de capitales franceses, ocupa el puesto 12 en la lista de *Fortune*, y el 9 de la UNCTAD para 2003. Junto a Deminex de Alemania y Bidasas de Argentina opera la plataforma de extracción de petróleo crudo Hidra, en Río Cullen, provincia de Tierra del Fuego, cuyo producto posee excelentes propiedades para el proceso de destilación.

Por su parte Petrobras en el puesto 86 de *Fortune*, ha ingresado recientemente con sus inversiones al país y junto a la química Dow (del grupo Dow Chemical, en el puesto 114 de *Fortune* y 61 de la UNCTAD), y a Repsol YPF conforman la sociedad MEGA S.A. Estas empresas se encuentran instaladas en el complejo petroquímico de Bahía Blanca, donde a través de poliductos se transporta lo producido en el yacimiento Loma de la Lata en la provincia de Neuquén. La

elaboración de gas natural licuado, etano, butano, propano y gasolina en su fase final es embarcada en los muelles de Puerto Galván, acondicionados para recibir a buques de hasta 230 metros de eslora.

Mencionamos además a la empresa Duperial, del grupo internacional DuPont, la cual ocupa el puesto 205 de la lista de *Fortune* y el 75 de la UNCTAD. Opera el sector de productos químicos y se encuentra instalada en una de las terminales portuarias del área de San Lorenzo.

Se advierte entonces que las actividades que generan las principales exportaciones del país y de las cuales se obtienen las mayores ganancias, se relacionan con empresas transnacionales de primer orden en escala mundial, las cuales se encuentran instaladas en el litoral argentino. De esta manera la participación que en otras décadas se repartía entre grupos diversificados de empresas privadas y empresas estatales tanto locales como transnacionales, se encuentra ahora retenido en un reducido número de consorcios transnacionales, habiéndose abandonado toda la intervención estatal nacional.

El área de Zárate-Campana se encuentra asociada con el complejo automotriz, íntimamente ligado a su vez con las principales corporaciones transnacionales instaladas en el centro del país. Durante la década de 1990 "la producción de las terminales automotrices creció un 34%"<sup>(33)</sup>, respondiendo al incremento de las exportaciones a Brasil en el periodo posterior a la consolidación del Mercosur. La importación de autopartes mediante la utilización del contenedor se incrementó del 20 al 40% y se establecieron rebajas en las tasas que pasaron del 10 al 3%. Desde 2004 la industria automotriz se ha reactivado de un modo tal que para los próximos años las fábricas de automotores prevén superar el total de ventas de la década pasada.

Estos datos inciden directamente en el movimiento registrado en las terminales del área: Terminal Zárate S.A. y Autoterminal Zárate S.A. (ATZ), las cuales atienden las principales importaciones como exportaciones del país.

Algunas de las firmas que utilizan estas terminales para la importación de piezas y autopartes como así también para la exportación de vehículos terminados, ocupan un lugar preponderante entre las principales transnacionales mundiales. Podemos mencionar a Ford Motor Company, en el lugar 3 en la lista de UNCTAD para 2003 y 9 en la revista *Fortune* de 2006; General Motors, en los puestos 4 y 5 respectivamente; Toyota Motor Corporation en el octavo lugar de ambas listas; Volkswagen Group en los lugares 18 y 17; Honda Motor Co. Ltd. en los puestos 19 y 31; BMW AG en los lugares 25 y 78; Daimler-Chrysler AG en los puestos 28 y 7 respectivamente; Fiat Spa en el lugar 29 y 79; Nissan Motor Co Ltd en el lugar 45 y 41. También las empresas que figuran en la lista de la revista *Fortune* de las 500 principales: Peugeot que ocupa el lugar 60; Mazda Motor en el puesto 235, y Suzuki Motor en el 249.

Es importante considerar un último complejo exportador, el minero, que ha experimentado un crecimiento del 359% en las exportaciones entre 1996 y 2001. La terminal portuaria La Alumbrera ubicada al norte de las terminales del Rosafé, se encuentra especializada principalmente

---

<sup>33</sup> INDEC (1999). Pág. 28.

en el embarque del cobre concentrado procedente del Complejo Minero Bajo La Alumbrera en la provincia de Catamarca, previo envío del mineral hasta Tucumán por mineraloducto, y luego en vagones de ferrocarril hasta las orillas del río Paraná. En Catamarca las empresas extranjeras que explotan los yacimientos son 23, mientras que solamente 4 son de capitales nacionales.

En este mismo rubro, el consorcio de origen brasileño Compañía do Vale de Rio Doce (CVRD), privatizado a mediados de la década de 1990 cuenta con su principal terminal en Tubarão, puerto sudamericano que mayor volumen de cargas ha movilizado hasta 1998, y en Ponta da Madeira. La terminal Alumar del Grupo Alcoa/Billiton/Alcon en el estado de Maranhao tiene la característica de tener la presencia de tres consorcios transnacionales mineros, todos ellos dentro de las 500 mayores transnacionales mundiales. El grupo BHP Billiton Plc., constituido por capitales australianos y del Reino Unido, ocupa el puesto 195 de la revista *Fortune*, Alcoa en el puesto 225 es un grupo de capitales estadounidenses, mientras que Alcan de aluminio canadiense ocupa el puesto 313 en la misma lista.

### ***Las transnacionales y el control de la circulación mundial***

El control de la circulación mundial de bienes es un objetivo previo al control del espacio mundial. Con esta idea las empresas transnacionales que monopolizan la cadena de circulación local y mundial simultáneamente, terminan estableciendo su propia "red global de puertos"<sup>(34)</sup>, efectiva a los fines del control de los movimientos internacionales de cargas.

La efectividad en el manejo de la circulación mundial de bienes está dada por el logro del control del espacio al cual nos referimos en el párrafo anterior. Pero además la aceleración de los movimientos necesita la eficiencia en el tiempo de las operaciones. Para ello el auxiliar más eficaz para no interrumpir la cadena de distribución de cargas es el contenedor, herramienta difundida sobre todo cuando se acondicionaron los sistemas de transporte multimodales. De este modo el cambio de medio de transporte no adiciona tiempos a las operaciones de carga y descarga, sino por el contrario los reduce al mínimo. Desde su aparición en la década de 1960 el contenedor se ha consolidado como el instrumento por excelencia en lo que respecta a la aceleración de los flujos de cargas y la reducción de los tiempos de traslado.

Los movimientos de contenedores registrados en el país se concentran aún en el área de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, vinculados en mayor medida con las cargas de importación. Las terminales 1 y 2 del puerto de Buenos Aires pasaron a ser concesionadas en los últimos años a los operadores portuarios P&O Australia Ltd. y World Latin American Found, entre otros, conformando una sociedad multinacional. En el mundo P&O Nedlloyd (PONL) cuenta con 27 terminales de contenedores; las principales operaciones de la empresa se agrupan en este tipo de transporte de carga. Los muelles de la terminal 3 del puerto de Buenos Aires desempe-

---

<sup>34</sup> Carlos Martner Peyrelongue (2002): "Puertos pivotes en México: límites y posibilidades". En: *Revista de la CEPAL* 76. Santiago de Chile, abril 2002.

ñan además la función de terminal metropolitana de buques cruceros, donde cada año se reciben entre 50 y 70 buques de este tipo.

Por otra parte los mencionados operadores se vinculan con la transnacional P&O Cold Logistics, uno de los principales actores en la cadena de distribución de productos congelados y refrigerados del mundo. En el país es denominado P&O Logistics Argentina, y cuenta con dos plantas frigoríficas en Buenos Aires y Pilar, comprendiendo todos los eslabones de la cadena logística de los servicios relacionados con la importación y exportación. También la transnacional se encuentran presente en Brasil.

La empresa Møller(AP)-Mærsk es un consorcio transnacional de origen danés que ocupa el puesto 161 de la revista *Fortune*, y ha instalado su base en territorio nacional en los muelles de la terminal 4 (APM Terminals) del puerto de Buenos Aires. Su complemento es la subsidiaria Maersk Sealand, cuya flota de buques portacontenedores cubren las distintas "líneas" vinculando América del Sur con el norte de Europa, Europa mediterránea, América del Norte y Asia. Para cubrir estos corredores marítimos suelen utilizar la modalidad del arrendamiento de buques (*charteo*, como se denomina en la jerga), en el caso de falta de espacios para la carga. El mayor negocio de este grupo transnacional es el transporte de contenedores, en especial el transporte de cargas refrigeradas. Para ello las terminales repartidas en todo el mundo son de última generación y funcionan como espacio para la carga, almacenamiento, consolidado de contenedores, y reparación de contenedores y equipos.

Por otra parte es considerable su dominio sobre todos los eslabones de la cadena logística del producto transportado desde su origen, llegada a la terminal, embarque y distribución "puerta a puerta".

Entre los productos que la empresa transporta por medio de contenedores, podemos mencionar la exportación de fruta fresca de nuestro país. Durante la temporada de recolección podemos apreciar a las inmediaciones del puerto de Buenos Aires la llegada de camiones procedentes del Alto Valle del Río Negro con fruta envasada. El "consolidado" de la fruta en los contenedores refrigerados se realiza dentro de la terminal 4, y la espera de semejante volumen de carga ocasiona atascamientos considerables en la zona aledaña a la terminal, ya que no cuenta con playas de estacionamiento propias para la espera de los camiones, utilizando el espacio público para fines privados. Estos inconvenientes serían fácilmente evitados si la empresa destacara a uno de los buques de su flota en el puerto de San Antonio Este, dotado de las facilidades para este tipo de operaciones, aunque por el momento no resulta rentable "distraer" una unidad y generar pérdida de tiempos en los itinerarios de sus buques.

La terminal 5 del puerto de Buenos Aires fue concesionada a la empresa Buenos Aires Container Terminal Services S.A. (BACCTSA), empresa del grupo Hutchinson Port Holdings, subsidiaria a su vez del consorcio transnacional Hutchinson Whampoa Limited. Este consorcio se encuentra en el puesto 259 de la revista *Fortune* y en el apreciable puesto 16 de la UNCTAD para 2003. La transnacional de origen chino de Hong Kong tiene inversiones en más de quince países de Asia, Medio Oriente, África, Europa y América (puntualmente en México y en ambos

lados del Canal de Panamá), con presencia en 31 puertos y en compañías vinculadas con el transporte. Esta terminal es recordada especialmente por los trabajadores del puerto de Buenos Aires, cuando al inicio de la concesión a principios de la década de 1990 se produjeron despidos masivos sin el pago de las indemnizaciones correspondientes.

Por último mencionamos la terminal Exolgan situada en los primeros sitios del Dock Sud, en la provincia de Buenos Aires. Del grupo Exo-Logística operado desde San Pablo, Brasil, se coloca en el primer lugar entre las terminales del país respecto del movimiento total de contenedores, recibiendo a los buques de la empresa Hamburg Süd, entre otras.

Con motivo del creciente flujo y movimientos de cargas cada vez más fugaces, sobre todo las contenedorizadas que antes mencionamos, en los últimos años se han organizado conferencias y seminarios destinados a discutir la implementación de controles cada vez más rígidos en el sistema portuario mundial, cuya acogida ha sido muy favorable y son aplaudidos con el mayor beneplácito.

El Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (IMO), organismo de las Naciones Unidas referente al ámbito marítimo, elaboró en diciembre de 2002 los lineamientos fundamentales del Acta de Seguridad del Transporte Marítimo. Bajo el nombre de Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), estas recomendaciones entraron en vigor en julio de 2004 para todos aquellos Estados contratantes de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). La implementación de este capítulo incorporado a la convención SOLAS es obligatoria en cada puerto, buque u operación de interfaz buque-puerto, con el fin "... de prevenir atentados terroristas y otras actividades de génesis delictivo (tráfico de armas, tráfico de estupefacientes, inmigración ilegal, etc.) preservar la seguridad interior de las naciones y garantizar la seguridad del transporte de mercancías y personas."<sup>(35)</sup>

Cabe recordar que en la IMO los países centrales son los que tienen mayor influencia y "orientan" las recomendaciones que emanan de la Organización. Sin embargo, la puesta en práctica de las rigurosas medidas de control y seguridad portuaria contrasta con las condiciones de laxitud consentidas a los "pabellones de conveniencia". Estos últimos son enarbolados por buques inscriptos en segundos registros de los mismos países centrales que, reclamando rigidez por una parte, se benefician con la flexibilidad por la otra.

El argumento de la eficiencia en la vigilancia de los flujos de cargas y de pasajeros para prevenir intromisiones "terroristas" han llevado a la implementación de procedimientos cada vez más restrictivos de las libertades individuales, tema que no abordamos dado el enfoque seleccionado para el trabajo. Sin embargo cabe resaltar que estos controles se encuentran también en grupos de corporaciones transnacionales presentes a lo largo de los corredores intercontinentales del comercio internacional.

---

<sup>35</sup> NACIONES UNIDAS, CEPAL (2005): "Las medidas de protección portuaria: un año después del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)". En: *Boletín FAL*, Edición N° 227. Santiago de Chile, julio de 2005.



## **Conclusiones**

La organización actual de las inversiones de las principales transnacionales vinculadas al sistema portuario sudamericano, revela que este último se encuentra fuertemente supeditado a las llamadas redes mundiales de puertos, cuyas características se adecuan conforme a la funcionalidad de la economía-mundo capitalista.

Las corporaciones transnacionales necesitan condiciones locales favorables en lo que respecta a la infraestructura física y de gestión, la conexión con redes logísticas para disminuir costos y tiempos, y el ajuste de la legislación según más favorezca a incrementar tanto el control del espacio como de las ganancias. Esto exige que las corporaciones transnacionales dominen amplios sectores simultáneamente, desde los flujos de materias primas, de producción, de comercialización, de transporte y distribución, hasta las operaciones y la gestión de los espacios portuarios.

Por otra parte, es indispensable incorporar el concepto de dinámica de las estructuras en lo que respecta a las redes de puertos, ya que los nodos que dominan el intercambio mundial actual serán otros en el futuro, adecuados a la función que le corresponda cumplir en un nuevo ordenamiento del sistema-mundo.

La actividad económica actual del país vinculada con los complejos exportadores de materias primas, el sojero y petróleo-petroquímico, y las operaciones vinculadas al movimiento de contenedores se ha convertido en el motor del comercio exterior, y ha incentivado las inversiones de las corporaciones transnacionales, sobre todo en el transcurso de la década de 1990.

La concentración de capitales transnacionales en determinados espacios y actividades conforma un "polo" de inversiones que coexiste con empresas locales pequeñas y medianas, limitadas estas últimas a ser subsidiarias de las grandes corporaciones. Sin embargo las principales empresas transnacionales continúan organizando la economía-mundo capitalista, fundada en el reparto desigual y la generación de brechas en los distintos órdenes.

El control de los puntos estratégicos del espacio mundial por donde se encaminan los flujos internacionales sigue siendo una herramienta fundamental instaurada desde los comienzos del moderno sistema-mundo.

Estas características se inscriben en un marco basado en la economía-mundo capitalista, desde el siglo XVII, y se perfecciona cada vez más aprovechando las ventajas que otorga el avance en las técnicas y la interdependencia cada vez mayor de los espacios nacionales a través de los corredores del comercio internacional.

## Bibliografía

ARRIGHI, Giovanni (2004): "Spatial and Other 'Fixes' of Historical Capitalism". En: *Journal of world-system research*, Vol X, Nro 2. Pp. 527-539.

BEER, Linda y BOSWELL, Terry (2002): "The resilience of dependency effects in explaining income inequality in the global economy: a cross-national analysis, 1975-1995". En: *Journal of World-Systems Research*, Vol VIII, 1. Pp. 30-59.

BITTENCOURT, Gustavo; DOMINGO, Rosario (2000): "Inversión extranjera directa y empresas transnacionales en Uruguay en los 90. Tendencias, determinantes e impactos". Estudio Nacional. Departamento de Economía, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República.

CASTELLS, Manuel (1996): El surgimiento de la sociedad de redes. Blackwell Publishers Ltd., Oxford UK.

CHASE-DUNN, Christopher (1999): "Globalization: a world-systems perspective". En: *Journal of World-Systems Research*, Vol V, 2, pp. 165-185.

DALLANEGRA PEDRAZA, Luis (1999): "Tendencias del orden mundial: el futuro del Estado-Nación". En: *Revista del CEID*, Vol.1 Nro. 2. Pp.14-25.

DURAN LIMA, José y VENTURA-DIAS Vivianne (2003): Comercio intrafirma: concepto, alcance y magnitud. ONU, CEPAL, División de Comercio Internacional e Integración. Santiago de Chile.

FINKMAN, Javier y MONTENEGRO, Maximiliano (1994): "Tendencias principales de la inversión extranjera directa y de las empresas transnacionales en el actual contexto de la globalización". Programa de Fortalecimiento de la Promoción de las Exportaciones. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto/PNUD/CEPAL. CEPAL, Oficina en Buenos Aires.

FUCHS, Jaime (1993): Las transnacionales en la Argentina. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires, 2 Tomos.

MARTNER PEYRELONGUE, Carlos (2002): "Puertos pivotes en México: límites y posibilidades". En: *Revista de la CEPAL* 76. Santiago de Chile, abril 2002.

NACIONES UNIDAS, CEPAL (2004): "La inversión extranjera en América Latina y el Caribe". Santiago de Chile.

NACIONES UNIDAS, CEPAL (2005): "Las medidas de protección portuaria: un año después del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)". En: *Boletín FAL*, Edición N° 227. Santiago de Chile, julio de 2005.

PETRAS, James (2005): "Seis mitos sobre los beneficios de la inversión extranjera". Fuente: [www.rebellion.org](http://www.rebellion.org). 7 de julio de 2007.

RAPOPORT, Mario (2003): Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000). Ediciones Macchi, Buenos Aires, 5ta. Ed.

REGALSKY, Andrés M.(1986): Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914). Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.

REPUBLICA ARGENTINA, INDEC (1999): La producción industrial argentina en los años '90.INDEC. Estudios Nro. 34. Autores: NASATSKY, Laura y ROTMAN, Julio.

REPUBLICA ARGENTINA, INDEC, (1992, 1996): Complejos exportadores.

REPUBLICA ARGENTINA, INDEC: Anuario del Comercio Exterior. Varias ediciones.

WALLERSTEIN, Immanuel (2006): La decadencia del poder estadounidense. Ediciones Le Monde diplomatique. El Dipló-Capital Intelectual.

WALLERSTEIN, Immanuel (2005): Las incertidumbres del saber. Gedisa, Barcelona.

### ***Otras fuentes consultadas***

El Atlas de Le Monde Diplomatique.(2003, 2006). Edición Cono Sur. Le Monde diplomatique SA.

Revista *Transporte Internacional*, de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), julio-septiembre 2006.

[www.tradeobservatory.org](http://www.tradeobservatory.org)