



 **realidad
económica**

Nº 344 • AÑO 51

16 de noviembre al 31 de diciembre de 2021

ISSN 0325-1926

Páginas 39 a 68

DESARROLLO SUSTENTABLE

Extractivismo, producción del territorio y conflictos en la Hidrovía Paraguay-Paraná

Álvaro Álvarez

* Doctor en Geografía por la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), magíster en Ciencias Sociales y licenciado en Relaciones Internacionales por la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (UNICEN). Miembro del Centro de Investigaciones Geográficas y del Instituto de Geografía Historia y Ciencias Sociales (IGEHCS) dependientes del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en la UNICEN, Peyrel 1378 (CP 7000), Tandil, Buenos Aires, Argentina. aalvarez@fch.unicen.edu.ar

RECEPCIÓN DEL ARTÍCULO: agosto de 2021

ACEPTACIÓN: noviembre de 2021



Resumen

América Latina en general, y Argentina en particular, transitan un nuevo ciclo de primarización exportadora que consolida la histórica inserción dependiente de las economías nacionales en la economía mundial. La continuidad de la especialización productiva internacional basada en el extractivismo durante la posconvertibilidad, iniciada en 2003 en Argentina, tuvo como correlato la adopción de iniciativas continentales de reconversión de la infraestructura de transporte, con el objetivo de readaptarla a las actuales dinámicas internacionales, reduciendo tiempos y costos de circulación. En este proceso, la expansión de la frontera del agronegocio se dio sobre el espacio comprendido por la Cuenca del Plata y fue motorizada, con el enorme crecimiento de la superficie cultivada de soja transgénica, por parte de grandes corporaciones transnacionales. Esta reprimarización produjo significativas transformaciones económicas, sociales y ambientales y fue convirtiendo al Río Paraná en una hidrovía al servicio de las corporaciones. Este trabajo aborda, como dimensiones de análisis, algunos de los múltiples procesos que inciden sobre la espacialización transnacionalizada de la Cuenca del Plata.

Palabras clave: Cuenca del Plata - Hidrovía - Agronegocio - Conflicto - Extractivismo

Abstract

Extractivism, land production and conflicts in the Paraguay-Paraná waterway

Latin America in general, and Argentina in particular, are going through a new cycle of export primarization that consolidates the historical dependent insertion of national economies in the world economy. The continuity of the international productive specialization based on extractivism during the post-convertibility period, which began in 2003 in Argentina, had as a correlate the adoption of continental initiatives to reconvert the transportation infrastructure, with the aim of readapting it to the current international dynamics, reducing travel times and costs. In this process, the expansion of the agribusiness frontier took place in the area comprised by the La Plata Basin (Cuenca del Plata) and was driven by the enormous growth in the area cultivated with transgenic soybeans by large transnational corporations. This reprimarization process has caused significant economic, social and environmental changes, and it has gradually turned the Paraná River into a waterway at the service of corporations. This paper addresses, as dimensions of analysis, some of the multiple processes that affect the transnationalized spatialization of the La Plata Basin.

Keywords: La Plata River basin - Waterway - Agrobusiness - Conflict - Extractivism

Introducción

La Cuenca del Plata está conformada por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay, y constituye uno de los sistemas fluviales más importantes de la región y del mundo. En el estuario del Río de la Plata se drena el agua de una cuenca de 3.200.000 kilómetros cuadrados (km²), aproximadamente el 20% del territorio de Sudamérica. Esa área se distribuye de la siguiente manera: 44,2% en Brasil, 32,3% en Argentina, 12,7% en Paraguay, 6,4% en Bolivia y 4,4% en Uruguay.

Pese a la diversidad de usos que se desarrollan sobre la Cuenca del Plata, su carácter de vía de tránsito natural para las producciones primarizadas de la región es el que cobra, en el debate público y en los estudios académicos, mayor notoriedad. Por lo tanto, actividades que son esenciales para la reproducción material y cultural de los pueblos quedan subordinadas al diseño e implementación de políticas públicas e inversiones en infraestructura (Álvarez, 2021).

El canal de navegación de 3.400 kilómetros (km) de extensión desde Puerto Cáceres, en el Mato Grosso, a Nueva Palmira, en Uruguay, tiene diversos niveles de profundidad, está sobre el Acuífero Guaraní y atraviesa ecosistemas frágiles y megadiversos como el Pantanal. La denominada Hidrovía Paraguay-Paraná se ha constituido en la actualidad en un corredor nodal para la inserción de Sudamérica en el comercio internacional. Esto exige intervenciones técnicas y logísticas permanentes para garantizar fluidez y eliminar cuellos de botella a la circulación, sobre todo en el tramo argentino desde Confluencia, en el kilómetro 1.238 del Paraná, hasta la zona de aguas profundas naturales donde circulan barcazas y buques de gran porte.

El **mapa 1**, elaborado por el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC), órgano permanente del Tratado de la Cuenca



del Plata, geo-referencia la cuenca y sus principales hidrovías, y resulta ilustrativo de la relevancia de las mismas en la geografía regional.

El crecimiento de la producción regional de *commodities* y la profundización del extractivismo traccionaron –desde los años 90, con la expansión de las grandes empresas transnacionales– políticas para la optimización de las condiciones de navegación y la adecuación de la infraestructura portuaria sobre la ruta troncal del Paraná, con el objetivo de abaratar costos en el transporte y en la logística reduciendo tiempos de circulación. Ambos aspectos –condiciones de navegación e infraestructura portuaria– fueron contemplados en los planes y programas de infraestructura y logística previstos para los ríos Paraná y Paraguay y se han desarrollado desde la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía en 1989, en pleno auge del paradigma de regionalismo abierto en Latinoamérica¹.

Este trabajo aborda un análisis, en diversas escalas, de los múltiples procesos que incidieron sobre el desarrollo de una especialización transnacionalizada de la Cuenca del Plata, con el objetivo de aportar una mirada que refleje la multidimensionalidad de las problemáticas vinculadas en particular a la circulación en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Consideraciones metodológicas. Las múltiples dimensiones en la producción del territorio

El desarrollo de los objetivos propuestos para este trabajo exige recuperar algunas de las discusiones que se han dado en el marco de la geografía económica en relación al vínculo entre lo local y lo global, entre el lugar y la totalidad en la producción del territorio.

Milton Santos (1988) y María Laura Silveira (1995) afirman que el lugar no es la parte y el mundo la totalidad. El lugar no es un fragmento sino la propia totalidad que, a través de los objetos, las acciones y las normas, se afirma y se niega modelando un subespacio del espacio global (Silveira, 1995). En este sentido, Silveira

¹ La CEPAL define al regionalismo abierto en su documento *Regionalismo Abierto en América Latina. La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad* como: “un proceso de creciente interdependencia económica a nivel regional, impulsado por acuerdos preferenciales de apertura y desregulación, con el objeto de aumentar la competitividad de los países de la región y constituir, en lo posible, un cimiento para una economía internacional más abierta y transparente” (1994, p. 8).

plantea que: “el pensamiento dialéctico niega la existencia empírica del fragmento como independiente, como parte aislada, pero reconoce el lugar empíricamente como funcionalización del todo. Y hoy, esa totalidad se empiriza y se torna más concreta” (1995, p. 57). Esa empirización a la que se refiere la autora, en una etapa de hiperfragmentación del proceso productivo como la que se desarrolló en las últimas décadas, se concreta entre otros aspectos en la transformación de los sistemas de transporte –carretero, ferroviario, fluvial, aéreo– que responden a lógicas y dinámicas fundamentalmente globales.

Recuperando estas consideraciones iniciales, este trabajo parte de la idea de que América Latina transita por un proceso intencional y verticalizado de reordenamiento territorial, caracterizado por un nuevo ciclo extractivo y de reprimitización enraizado en la hegemonía de modelos de desarrollo productivistas (Lipietz, 1997) que imprimen ritmos de producción, circulación y consumo que vulneran los ritmos de la naturaleza (Foladori, 2001) y que impiden el desarrollo de formas preexistentes de uso de los territorios.

Este proceso, marcado por la aceleración del ciclo metabólico del capital y la fragmentación a gran escala de las cadenas de valor, requiere la reconversión de la infraestructura existente y la construcción de nueva infraestructura acorde a los patrones de producción, circulación y consumo dominantes. A partir de esta caracterización –que al decir de Santos está marcada por “la transformación de los territorios nacionales en espacios nacionales de la economía internacional” (1993, p. 71)– y con la intención de problematizar los usos hegemónicos de los ríos navegables en la Cuenca del Plata, este artículo se estructura mediante dos hipótesis de trabajo.

La primera es que desde el inicio del proceso de desregulación y privatización neoliberal, junto a la adopción de una idea de integración sustentada en el paradigma del regionalismo abierto, la producción del espacio de la Cuenca del Plata se fue dando a partir de la expansión de los intereses del capital transnacional, sobre todo del agronegocio, que hizo un uso corporativo de los ríos y fue construyendo, material y simbólicamente, la Hidrovía Paraguay- Paraná.

En estrecha relación con lo anterior, la segunda hipótesis es que los resultados ambientales del desarrollo productivista y la ausencia de mecanismos de control por parte del Estado neoliberal se evidencian en la multiplicación de problemas y conflictos.

Rolando García sostiene que estos problemas y conflictos en los cuales están involucrados el medio físico biológico, la producción, la tecnología, la organización social y la economía “se caracterizan por la confluencia de múltiples procesos cuyas interrelaciones constituyen una estructura de un sistema que funciona como una totalidad organizada a la cual llamamos sistema complejo” (1994, p. 85). Dicho abordaje supone también el reconocimiento de la existencia de procesos de diferentes niveles, en distintas escalas de análisis, y en las que actúan múltiples actores. Según el autor, las características determinantes de los sistemas complejos son la heterogeneidad, la interdefinibilidad y mutua dependencia de los elementos que los conforman.

El presente trabajo se propone una aproximación a la complejidad a partir del análisis de las formas de uso y apropiación de un territorio estratégico en América del Sur; la Cuenca del Plata, en un contexto de debate por el control administrativo y operacional del tramo fluvial argentino y la proyección de mayores intervenciones técnicas para la profundización de la vía troncal de 34 a 40 pies en los próximos años.

En los conflictos generados por una espacialidad transnacionalizada de la Cuenca del Plata, sobre todo en los últimos 25 años, es posible identificar al menos cinco procesos entrelazados que pueden ser abordadas como cinco dimensiones de análisis: la dimensión geopolítica, la dimensión histórica, la dimensión comercial, la dimensión logística e infraestructural y la dimensión social y ambiental.

1. La dimensión geopolítica

La geopolítica se centra en el estrecho vínculo entre el poder político y la producción del espacio geográfico. Esta dimensión de análisis sobre la Cuenca del Plata contribuye a desentramar las relaciones de poder en el orden internacional y regional que inciden sobre el proceso de producción del territorio en una región

con características transfronterizas (Jessop, 2004) que integra a cinco países de la región.

La Hidrovía Paraguay-Paraná constituye un espacio geopolítico de vital importancia para los países que la componen, que ha sido utilizada históricamente como canal de comercialización, transporte y comunicación y se ha constituido en una plataforma para la inserción de la región en el contexto internacional y regional. Los diferentes momentos han variado el interés en la hidrovía, pero siempre fue considerada una zona estratégica por encontrarse en el corazón de América del Sur y ser una vía de circulación de gran importancia.

A lo largo del siglo XX se dieron cambios significativos en las relaciones geopolíticas de los países que integran la Cuenca del Plata. Después de un escenario de antagonismos, fundamentalmente entre Argentina y Brasil, hacia los años sesenta la Cuenca del Plata se encaminaba por varios motivos a un cambio de paradigma. Las nuevas relaciones de poder en el orden internacional, así como el desafío de temas emergentes que requerían respuestas integradas, empujaron en dirección a un viraje geopolítico. En más de un sentido ese cambio de paradigma geopolítico, de la confrontación a la cooperación, previo a los procesos de transición democrática pero fortalecido por ellos, configuró un antecedente fundamental para explicar el surgimiento del MERCOSUR (Caetano, 2011, p. 30) y otra serie de acuerdos y tratados.

En términos de integración política de los países que componen la Cuenca del Plata es importante remarcar la existencia de un Programa para el Desarrollo de la Hidrovía cuyos antecedentes se remontan a 1969, cuando se firmó el Tratado de la Cuenca del Plata para “promover programas, estudios y obras en áreas de interés común y la adopción de medidas de fomento a la navegación fluvial”. En 1989, durante la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata y bajo el paradigma del regionalismo abierto, el sistema del Tratado de la Cuenca del Plata incorporó al Programa Hidrovía Paraguay-Paraná y se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH).

En 1992, el Tratado de las Leñas sería fundacional de un ambicioso proyecto de integración para los países de la cuenca y generaría los consensos necesarios para impulsar una serie de transformaciones técnicas y normativas con el objetivo de “crear las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes y la libre navegación” (1992, p. 1).

En 2000, la hidrovía pasó a ser uno de los diez ejes centrales de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (en adelante IIRSA), una plataforma continental –complementada por el Plan Puebla-Panamá en Centroamérica– de casi 600 obras de infraestructura y una inversión de 198 mil millones de dólares (IIRSA- COSIPLAN, 2017) en las áreas de energía, transporte y comunicaciones.

IIRSA fue propuesta por el entonces presidente de Brasil, Fernando Henrique Cardoso, en base a un documento del Banco Interamericano de Desarrollo (en adelante BID) denominado *Un nuevo impulso para la integración en infraestructura regional de América del Sur*. Una década después, la iniciativa se incorporó a la Unión Suramericana de Naciones (en adelante UNASUR) como Foro Técnico del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (en adelante COSIPLAN), manteniendo la cartera de Proyectos gestada a comienzos de siglo XXI y sus ejes de integración y desarrollo².

Los países que integran la Cuenca de la Plata planifican en el marco de la Carta de IIRSA-COSIPLAN inversiones por 7.534 millones de dólares en 84 proyectos de

² Amanda Barrenengoa argumenta que la creación de la UNASUR significó mayores márgenes de autonomía en la región y que la organización cumplió un rol central cuando se trató de la defensa de la autonomía política al interior de los Estados miembro. No obstante, plantea que la incorporación de IIRSA en el COSIPLAN como foro técnico “generó desde el principio una serie de discusiones al interior del propio bloque, entre posturas como la de Venezuela que asociaban la IIRSA con el pasado neoliberal ante el cual se luchaba, y otras como la de Brasil que pretendían retomar este tipo de herramientas y ponerlas al servicio del nuevo bloque. De aquí se desprende la compleja relación entre las corporaciones empresarias, los organismos de financiamiento, los gobiernos y empresarios representantes de los distintos sectores productivos implicados en los proyectos, que también construyen los procesos de integración incorporando otros intereses” (2017, p. 20).

integración física (IIRSA-COSIPLAN, 2017). El mayor impacto buscado con las intervenciones técnicas sobre la hidrovía es mejorar la navegabilidad de los ríos que la componen y la conexión interregional, para conectar las economías con los puertos de salida tanto fluviales como los ubicados en los Océanos Atlántico y Pacífico.

En un contexto de guerra comercial entre Estados Unidos y China, la IIRSA empieza a ser disputada por otras iniciativas de inversión en infraestructura, como la Nueva Ruta de la Seda anunciada por China en 2013. Geopolíticamente, la infraestructura es para China –como lo es para instituciones financieras alineadas a las políticas de Estados Unidos, como el BID– un dispositivo de fuerte intervención territorial en América Latina para facilitar la circulación de los recursos considerados estratégicos.

En la primera reunión ministerial de la CELAC y China, en 2015, el presidente Xi Jinping anunció que su país invertiría en una década 250.000 millones de dólares en Latinoamérica y que en ese plazo se duplicarían los intercambios comerciales hasta llegar a los 500.000 millones de dólares.

David Herrera Santana (2019) afirma que la Nueva Ruta de la Seda en América Latina responde a una lógica que define como “geopolítica de la fragmentación”. Esta geopolítica conlleva a una reproducción desigual y segmentada del territorio. El poder infraestructural alude a la forma en cómo la producción de infraestructura adquiere un sentido geopolítico al permitir tanto la fragmentación de territorialidades preexistente como la articulación logística para la penetración y apropiación territorial de diversos capitales en zonas de alto valor estratégico para la proyección internacional y el desarrollo chino (Herrera Santana, 2019).

En tal sentido, China pretende incidir sobre la operación de la circulación en la Hidrovía Paraná-Paraguay a través de la dragadora Shanghai Dredging Company³, interesada en la gestión del tramo argentino. La motivación geopolítica asiática en

³ Shanghai Dredging tiene antecedentes en la Argentina con el dragado del canal Martín García y canal Norte y de acceso a Puerto Buenos Aires. Es una subsidiaria de China Communications Construction Company (CCCC), que solo en Latinoamérica tiene más de 50 grandes proyectos de infraestructura en marcha.

la hidrovía tiene dos puntos nodales: por un lado, mejorar y optimizar la circulación de Confluencia al norte hasta el Mutúm, donde, desde Puerto Ruiz (Bolivia), China busca exportar el mineral de hierro que extrae de uno de los yacimientos más importantes de la región. La empresa estatal china Sinosteel se adjudicó la licitación a principios de 2016, y la planta contará con una capacidad aproximada de 200.000 toneladas anuales de barras de acero. Por otro lado, el gigante asiático tiene interés en fortalecer la presencia en la región de COFCO, su megacorporación del agronegocio estatal que opera desde el Puerto San Martín, uno de los principales puertos de la hidrovía, y que se convirtió en la principal exportadora de granos desde la cosecha 2018/2019 en Argentina.

Este poder infraestructural, esta intervención sobre el territorio para la penetración de capitales en zonas estratégicas, no es una política nueva ni exclusiva de China. En tal sentido es oportuno remarcar que desde los años 90 los principales puertos de la hidrovía fueron concesionados a empresas transnacionales, sobre todo norteamericanas y europeas.

2. La dimensión histórica

La producción del espacio geográfico es un fenómeno históricamente delimitado. El abordaje propuesto en este trabajo revaloriza la unidad analítica de la *historicidad* y *geograficidad* de la realidad. Con historicidad se alude a las formas de hacer la historia por los agentes. Con el término geograficidad se hace referencia, de manera análoga, a las formas de hacer la geografía (Di Cione, 2007).

La dimensión material y simbólica que transformó a los ríos Paraná y Paraguay en una autopista fluvial, en una hidrovía, se fue construyendo histórica y geográficamente desde el periodo de desregulación y liberalización neoliberal en al menos cinco reformas normativas a nivel nacional:

A) La primera fue la Ley 23.696 de Reforma del Estado, sancionada el 17 de agosto de 1989, que dispuso la provincialización, concesión y privatización de todos los puertos nacionales. Dos años después, mediante el Decreto 817/92 de desregulación portuaria se disolvió la Capitanía General de Puertos y se declaró la

liquidación de la Administración General de Puertos. Luego de tres décadas, de los 70 puertos fluviales y marítimos que tiene nuestro país la mayoría están en manos privadas y un alto porcentaje, extranjerizados. Como plantea el informe realizado por el Instituto Argentino para el Desarrollo Económico y Proyecto Económico:

La Argentina cuenta con alrededor de 70 puertos fluviales y marítimos dedicados a la actividad comercial. La mayoría de ellos son de uso privado y de propiedad de empresas exportadoras vinculadas con distintos sectores de la economía. El transporte fluvial se encuentra centralizado en los ríos de la Plata, Paraná, Paraguay y Uruguay. Los puertos más importantes son Rosario, Buenos Aires, La Plata, San Lorenzo, Santa Fe, Campana, San Nicolás, Goya, Reconquista, Barranqueras, Formosa, Gualeguaychú y C. del Uruguay.

Hay otro dato que resulta significativo, el 50% de la jurisdicción de la mal llamada Hidrovía se encuentra en manos de la Argentina. Sin embargo, de acuerdo al secretario General del Centro de Patronos de Cabotaje, Julio González Insfrán, la marina mercante local sólo transporta el 2% de toda la carga por esta vía fluvial. En tanto, el 90% de este tráfico se embarca por la flota paraguaya mientras que el 8% restante, tanto con- tinerizada como a granel, se reparte entre uruguayos y bolivianos. (2021, p. 4)

B) La segunda reforma, íntimamente vinculada a la anterior, fue la disolución de la empresa pública Líneas Marítimas Argentinas y el desmantelamiento de la flota estatal mediante el Decreto 2074/90. Lo que ocasiona en la actualidad pérdidas por 7 mil millones de dólares en fletes por año. Como plantean Bárbara Solernou y Rodolfo Pablo Treber:

Hasta 1954, la Flota Mercante Argentina era la más grande de la Patria Grande (superando a Brasil) y la quinta más importante a nivel mundial, considerando porte bruto transportado y tecnología aplicada. Llegó a contar con más de 160 buques con una población y comercio considerablemente inferiores a los de cuatro décadas más tarde. Sin embargo, al 1º de enero de 1992 solo quedaban bajo bandera argentina 82 buques, diez años después solamente 19 barcos. Hoy, la totalidad de los fletes que transportan las mercaderías de nuestro comercio exterior son realizados por buques extranjeros. (2020, párr. 3)

C) La tercera reforma fue la concesión del dragado y balizamiento del Río Paraná –en 1995 y a través del Decreto 253/95⁴, en el marco del proceso de privatización de las cuencas navegables en la Argentina– a la empresa Hidrovía S.A, sociedad integrada por la nacional EMEPA y la dragadora transnacional belga Jan de Nul. Esta concesión fue prolongada en reiteradas oportunidades hasta la actualidad dada la eficiencia en la tarea realizada, en relación a los fines estratégicos proyectados en el uso del Río Paraná, que consisten en posibilitar la expansión de la frontera del agronegocio disminuyendo tiempos de circulación y minimizando el control estatal.

D) La cuarta reforma estructural y muy significativa para la expansión posterior del agronegocio fue el desmembramiento de la Junta Nacional de Granos, que no solo desarrollaba funciones de promoción y fomento de actividades productivas consideradas prioritarias, manteniendo precios mínimos y otorgando créditos y subsidios para sostener pequeños productores, sino que también participaba del control de algunos puertos.

Ante el desmembramiento de estos mecanismos de intervención estatal, Rofman argumenta que “la formación de los precios quedó totalmente reservada a las transacciones dentro de un mercado donde los agentes oligopsónicos o monopsónicos puján, en condiciones muy favorables, con muy numerosos y dispersos vendedores de su producción agrícola o agroindustrial” (1993, p. 170). Esta modificación en las políticas de Estado generó en la década de los 90 la desaparición de más de 160.000 productores agrícolas, de los cuales el 65% eran “extrapampeanos” (Lapolla, 2005).

E) Este proceso fue completado el 25 de marzo de 1996, cuando la Secretaría de Agricultura aprobó la Resolución 167 que autorizaba la producción y comer-

⁴ El artículo 1 del Decreto Nº 863/93 facultó al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a llamar a licitación pública nacional e internacional “para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal a riesgo empresario y sin aval del Estado”, comprendida entre el kilómetro 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al puerto de Santa Fe, y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del kilómetro 205,3 del Canal Punta Indio, utilizando la ruta por el Canal Ingeniero Emilio Mitre.

cialización de soja transgénica, con uso de glifosato. Fue entonces cuando el Río Paraná se transformó en el imaginario político y en la práctica comercial definitivamente en una hidrovía que comenzó a cumplir una función análoga a la que desarrollara el ferrocarril desde el último tercio del siglo XIX hasta el primer tercio del siglo XX: facilitar la expansión de la frontera agropecuaria y ser vía de tránsito de bajo costo. Este proceso, de gran intervención sobre el medio físico, fue acompañando la expansión de la superficie agrícola cultivada, que pasó de un total de 16,8 millones de hectáreas con una producción de 35,5 millones de toneladas en 1990, a 40 millones de hectáreas aproximadamente con 147 millones de toneladas cosechadas en 2019.

La desregulación, las privatizaciones y la apertura comercial posibilitaron la expansión del agronegocio a escala nacional. Las grandes corporaciones se fueron estableciendo en zonas “extrapampeanas”, traccionando fuertes intervenciones técnicas (infraestructurales) en los territorios y desplazando a los pequeños y medianos productores.

3. La dimensión comercial

Una de las claves históricas de la economía argentina es la escasa disponibilidad de divisas, que se expresa en la vulnerabilidad económica ante los *shocks* del exterior provocados por la fluctuación en los precios de los productos de exportación y la salida abrupta de capitales. Este fenómeno es conocido como restricción externa.

Las demandas del mercado internacional se vuelven, en este contexto, centrales para el modelo económico, dado que permiten atraer las divisas necesarias para equilibrar las balanzas de pagos.

Esta situación se transformó en un determinante central en el proceso de re-primarización económica y concentración de las últimas décadas. Julio Sevarés (2011) plantea, en este sentido que:

el aumento de la demanda china estimuló una fuerte mejora en los términos del intercambio de la región (...). El incremento del consumo chino en productos de ex-

portación, como minerales, combustibles y oleaginosas, fue mucho mayor que el aumento del consumo en el resto del mundo, lo cual impactó en los precios de esos productos. (p. 39)

El comercio internacional, en un contexto de incremento de los precios y de la demanda de los productos primarios, estimuló la especialización de los países periféricos que se abocarían a la construcción de un entramado de redes de infraestructura funcionales a esta matriz de inserción de las economías nacionales en la economía internacional, donde la Hidrovía Paraguay-Paraná jugaría para la región un rol fundamental.

Por esa hidrovía se comercializan aproximadamente el 80% de las exportaciones argentinas, y es nodal también para el comercio exterior de los cinco países que componen la Cuenca del Plata. La expansión espacial y el aumento de la productividad serían menos viables sin la optimización de la circulación fluvial y del transporte⁵. Sin embargo, pese a esta relevancia económica y comercial, casi la totalidad de los puertos ubicados en el tramo argentino del Paraná están en manos extranjeras, controlados principalmente por las megaexportadoras cerealeras.

En la campaña récord de 2018/2019, el *ranking* de empresas agroexportadoras por volumen vendido para los principales complejos agroindustriales en Argentina lo encabezó la china COFCO, con el 14,2% de las operaciones. Le siguieron Cargill con 11,9%, ADM con 11,2%, Bunge con 9,5% (las tres norteamericanas) y AGD con 8,7% (consorcio nacional). Es decir que las cinco principales exportadoras concentran el 55,5% de las exportaciones y, de ellas, cuatro son transnacionales.

Según el ya citado informe del Instituto Argentino para el Desarrollo Económico y de Proyecto Económico, pese a este gran desarrollo del comercio agroexportador un porcentaje no desdeñable de lo que se exporta en la Argentina no se declara: "Sólo en 2020 la diferencia total entre el valor declarado a la salida de las aduanas

⁵ En la actualidad está autorizada la navegación de convoyes de barcazas de 290 por 60 metros con un volumen de carga de 24.000 toneladas, entre San Lorenzo (Argentina) y Nueva Palmira (Uruguay), esto equivale al volumen transportado por 20 trenes de 40 vagones, o a 960 camiones con 25 toneladas cada uno.

Gráfico 1.
 Ranking de empresas agroexportadoras. Campaña comercial 2018/2019

Ventas externas declaradas de granos, legumbres, harinas y aceites vegetales por campaña y por grupo empresario

Empresa	Ranking	14/15	15/16	16/17	17/18	18/19	19/20	Rank
	14/15	---En millones de toneladas---						18/19
Subtotal princ. firmas		55,65	67,74	74,89	65,23	88,56	42,13	
COFCO /1		5,3	11,1	11,8	10,2	14,2	7,9	1
Nidera /1	6	5,2	6,3	5,7	1,2			
Noble /1	7	4,1	3,6	0,0				
Cargill	1	7,8	9,7	11,8	9,6	11,9	7,9	2
ADM /2	11	5,7	5,9	8,0	6,6	11,2	6,5	3
Toepfer /2	12	2,7	3,2	1,0				
Bunge	2	7,5	8,1	8,6	6,8	9,5	4,5	4
AGD	3	6,9	6,5	6,9	6,7	8,7	2,6	5
Vicentin	4	6,0	5,9	6,7	6,8	8,4	0,2	6
Oleag. Moreno	8	4,1	5,3	5,1	5,8	7,6	3,0	7
LDC	5	5,7	8,3	7,6	5,9	6,8	4,2	8
ACA	9	3,5	3,8	4,6	3,2	5,4	3,3	9
Molinos Agro /3		3,3	3,3	3,7	3,6	4,9	2,1	10
Molinos Rio /3	10	3,3	1,8					
Resto		24,9	14,0	11,3	7,2	9,0	4,6	
Total general		80,5	81,7	86,2	72,4	97,5	46,7	

Elaborado por BCR sobre la base de procesar las declaraciones juradas de ventas al exterior publicadas por MAGyP al 016/03/2020. /1 En COFCO se suman los volúmenes de Nidera y Noble en la que medida que se fue adquiriendo el paquete accionario de ambas compañías. Para la campaña 2014/2015, el holding tenía el 51% de Noble y Nidera, por lo que para los fines expositivos se adjuntan todas las DJVE en COFCO según estos valores. /2 En ADM se suman los valores de dicha empresa y Alfred Toepfer. En septiembre de 2017, con la denominación comercial de ADM Agro, ADM completó la fusión con Alfred C. Toepfer. /3 A partir de 2015/16, Molinos Agro engloba las DJVE de Molinos Río de la Plata y Molino Agro ya que si bien Molinos Río se escinde, la nueva Molinos Agro se convierte en la compañía comercializadora de commodities de exportación de la anterior Molinos Río de la Plata.

Fuente: Calzada, Bergero y Terré (2020).

argentinas y el declarado al ingreso de las aduanas de destino suma 896 millones de dólares” (2021, p. 16).

En tal sentido, la reciente decisión del Estado argentino, luego de vencerse la concesión de la empresa Hidrovía S.A., de otorgarle a la Administración General de Puertos la responsabilidad del dragado, balizamiento y cobro del peaje durante un año, mientras se prepara una licitación nueva para fines de 2022, le permite mejorar el control sobre los ingresos y egresos de mercancías por el Río Paraná, por ende, sobre el comercio exterior argentino.

Al Estado se le presentan varias alternativas para dejar atrás dos décadas y media de políticas de desregulación, privatización y ausencia de control sobre la

hidrovía. Entre ellas, la de realizar una concesión a la firma que ofrezca el mejor servicio con el menor peaje, pero optimizando las condiciones contractuales y la presencia estatal en el control. También podría establecer que una entidad estatal cobre el peaje pero contrate a otras empresas para realizar los trabajos operativos. O bien el propio Estado podría gestionar la circulación fluvial a través de una entidad pública, como la Administradora Federal Hidrovía Sociedad del Estado creada en agosto de 2020, con equipos y personal propios y cobrando el peaje a los usuarios.

4. La dimensión logística e infraestructural

En el actual estadio del capital, dominado por la fragmentación de los procesos productivos a gran escala y la financiarización de la economía, la fluidez es un componente central que se dinamiza a partir de este complejo entramado de redes donde la multimodalidad juega un rol destacado al permitir que una misma carga pueda ser transportada por múltiples vías hasta llegar a destino, reduciendo tiempos y obstáculos a la circulación.

La logística es parte central en este proceso, dado que posibilita la articulación inteligente de las redes, la redirección de flujos y la resolución técnica de la multimodalidad en la circulación. Como plantea Santos, “el mundo actual exige fluidez, para la circulación de ideas, mensajes, productos o dinero, lo cual interesa a los sectores más dinámicos de la sociedad. Esa fluidez está basada en las redes técnicas, que son soportes de la competitividad” (1996, p. 218). Se construyen infraestructuras que transforman los lugares y las acciones con el fin de buscar la fluidez, se modifica el medio natural con intervenciones técnicas irreversibles, obras que permiten aumentar las ganancias a los usuarios, generalmente a las grandes empresas que los utilizan, a partir de la reducción de los costos y obstáculos –geográficos, normativos, técnicos– a la circulación.

Dentro del complejo entramado de infraestructuras, proyectado para Suramérica con el objetivo de suplir este déficit en la provisión logística y de transporte, hay áreas que son consideradas estratégicas, nodos centrales para la circulación de flujos en la región, que están densamente cargadas de infraestructuras o se proyecta sobre ellas iniciativas de construcción y reconversión acordes a las necesidades

establecidas de transporte y logística multimodal. Santos (1997) argumentó que esos “puntos luminosos y verticalizados” resultan de la elección racional de los espacios por parte de los agentes hegemónicos para abrigar el orden global.

La importancia estratégica del transporte fluvial para el desempeño comercial de la región⁶ se incrementa con el desarrollo en el Paraná medio e inferior de un complejo sistema portuario con gran capacidad exportadora. La metrópolis de Rosario y la ciudad de Santa Fe se posicionan como zonas de actividad logística vertebrales.

La zona del Gran Rosario –comprendida por las terminales portuarias localizadas sobre 70 km de costa del Río Paraná desde Arroyo Seco y hasta Timbúes– conforma el polo logístico y exportador más importante de la Argentina y uno de los más importantes del mundo. En ella se encuentran localizadas 31 terminales portuarias, con importantes interconexiones multimodales, carreteras, ferroviarias, fluviales, que operan distintos tipos de cargas en donde 21 terminales despachan granos, aceites y derivados a todo el mundo⁷. Por el Gran Rosario salieron, en 2019, el 78% de las exportaciones de granos, harinas y aceites de Argentina (Di Yenno, Terré, Bergero y Calzada, 2020). Ingresaron a ese nodo logístico ese mismo año casi 1 millón y medio de camiones y 250.000 vagones ferroviarios.

En el tramo medio del Paraná está la ciudad de Santa Fe que, por su carácter de articuladora de corredores multimodales, pretende establecerse como *la rotonda del país* construyendo un parque logístico de más de 100 hectáreas y revitalizando el proyecto de reconversión portuaria a través de la reubicación –una vez más– de su puerto, con el propósito de aprovechar la condición de calado ultramarino del

⁶ La diferencia de costos entre el transporte fluvial, ferroviario y carretero es un aspecto imprescindible a la hora de valorar el peso de la hidrovía en el comercio exterior argentino. Mientras un camión transporta una tonelada de carga, con un litro de combustible por 23 km aproximadamente, el tren lo hace por una distancia de 90 km y una barcaza por 250 km.

⁷ Los puertos se fueron transformando en eslabones intermedios de la cadena productiva y ya no solo en puntos terminales en la comercialización. Funcionan como pivotes, puntos de distribución de cargas desde y hacia diversas modalidades, que en sus estadios de mayor desarrollo cumplen incluso un rol de transformación e incorporación de valor agregado a las mercancías.

Paraná en el kilómetro 584. Sin embargo, la posición estratégica de la ciudad de Santa Fe no está dada únicamente por estar emplazada a la vera del Paraná, con capacidad de navegación de buques de gran porte, sino también y sobre todo por estar ubicada en la intersección de la Hidrovía Paraguay-Paraná y el Corredor Bioceánico Central (Porto Alegre-Santa Fe-Coquimbo), lo cual revaloriza el territorio como un centro de distribución de flujos Norte-Sur y Este-Oeste, con miras fundamentalmente al mercado asiático⁸.

Este corredor bioceánico fue aprobado en el memorándum del 28 de agosto de 2009, en la Cumbre de Presidentes de UNASUR. Su concreción se ve fortalecida geopolíticamente por la articulación entre la Hidrovía Paraguay-Paraná y la Hidrovía Paraná-Tietê que es particularmente significativa para la producción industrial de Sao Paulo porque permite, a partir del desarrollo de un complejo sistema de esclusas, una vía de exportación que posibilita una salida por el Pacífico articulando con el Corredor Bioceánico Central (ver **mapa 1**).

Para que este corredor garantice una circulación óptima para las cargas primarizadas de la región y cumpla su condición bioceánica, dos obras de gran envergadura son necesarias y promovidas por los grandes actores concentrados: una es la construcción del Túnel de Agua Negra en la provincia de San Juan, en el límite con Chile; la otra es la construcción de un nuevo enlace entre las ciudades de Santa Fe y Paraná, sobre la hidrovía, para evitar posibles estrangulamientos en la circulación en el Túnel Subfluvial Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis.

Estas intervenciones infraestructurales y logísticas sobre la Cuenca del Plata generan condiciones de posibilidad para la expansión de la circulación de flujos y un aumento del tránsito fluvial fundamentalmente de cargas granarias y minerales, lo que habilita a preguntarse cuál es el impacto social y ambiental, directo e indirecto, de este crecimiento en la dinámica de circulación sobre el Río Paraná.

⁸ Por su ubicación y conectividad será una rotonda logística del país, de recepción y transferencia de cargas. Estará al pie de la Circunvalación Oeste que tiene salida a la autopista a Rosario y a Buenos Aires. Cerca del acceso a la Autovía 19, que lleva a Córdoba y a rutas con conexión nacional e internacional, como la 9, 11, 18, 34 y 19.

5. La dimensión social y ambiental

En los últimos 25 años, la desregulación y las intervenciones técnicas en el Río Paraná, desde Santa Fe al Océano, permitieron la circulación anual de casi 5.000 embarcaciones que transportan entre 120 y 150 millones de toneladas. Es decir, circulan aproximadamente catorce embarcaciones de gran porte por día.

El aumento de la circulación y la profundización de la hidrovía mediante el dragado tienen efectos ambientales directos e indirectos. Los números son contundentes: hasta 1995 la profundidad de las vías navegables desde Puerto General San Martín al Océano era de 26 pies, y en ocasiones podía ser menor a 22 pies. Luego de una década de concesión se llevó el calado a 34 pies, lo que obliga a un dragado anual permanente, en promedio, de 30 millones de metros cúbicos de sedimentos.

Los efectos directos de este aumento del tránsito fluvial, como plantean Blettler y Rico (2020), están dados porque las necesarias tareas de dragado (remoción de bancos de arena, la resuspensión de sedimentos, la rectificación de meandros, entre otras alteraciones físicas) implican la modificación geomorfológica del río, lo que trae aparejados impactos sobre la biota local.

A esto se suma que el aumento en la circulación genera mayor erosión de las barrancas y dificultades para el desarrollo de árboles y vegetación palustre.

En la actualidad, tal como se anunció en la primera reunión del Consejo Federal de la Hidrovía, se espera llegar a los 40 pies de navegación en la ruta troncal. Cuáles serán los impactos de esa estrategia de intervención física es una pregunta ineludible. Para dar respuesta a este interrogante se necesitan estudios de impacto ambientales integrales sobre la Cuenca del Plata, estudios que según denuncian organizaciones ambientalistas y diversos expertos no se realizaron o se hicieron de manera fragmentada en los últimos 25 años⁹.

⁹ Ver Hiba, J. (2020), Barletti, A. (2021), Aizpeolea, C. (2021).

Los efectos ambientales indirectos se relacionan con que la transformación del Río Paraná en una hidrovía se retroalimentó con la expansión de la superficie agrícola cultivada, que pasó de 16,8 millones de hectáreas en los años noventa a 40 millones de hectáreas aproximadamente en la actualidad, fenómeno que –sumado al auge de la megaminería metalífera a cielo abierto en Argentina, Bolivia y Brasil– ha generado dos alteraciones nodales en términos ecosistémicos:

1- *La deforestación acelerada*: Argentina es un país fuertemente afectado por la deforestación. En los últimos treinta años se perdieron casi 8 millones de hectáreas de bosque nativo¹⁰. La deforestación es parte del enorme daño ambiental que se agrava aún más con los masivos incendios intencionales generados durante 2020, cuando tuvieron su récord histórico de 70.000 focos, la mayoría sobre los humedales de la Cuenca del Plata. Este proceso tuvo su correlato en Paraguay, Bolivia y Brasil.

2- *La expansión de la superficie del agronegocio*: la *sojización* se dio en paralelo a un proceso de concentración en la tenencia y uso de la tierra, éxodo del campo a la ciudad, intentos de desalojo y desplazamientos de comunidades campesinas e indígenas. En los primeros veinte años de licitación, la expansión de la frontera del agronegocio generó conflictos por aproximadamente 3 millones de hectáreas en el Gran Chaco.

Según el informe de la Red Agroforestal Chaco (en adelante Redaf) de 2013, analizando los casos que señalan las principales organizaciones campesinas y movimientos sociales, se identifican casi 2.700.000 hectáreas comprometidas por conflictos sobre el uso de la tierra y aproximadamente 10.000.000 por conflictos ambientales. De ese total, 1.600.000 hectáreas se superpusieron, es decir que evidenciaron conflictos por el uso de la tierra y ambientales (Redaf, 2013, p. 33). Es importante destacar que el informe de Redaf consigna que casi el 90% de estos conflictos comenzaron a inicios del siglo XXI. Es decir, en el contexto de expansión del modelo del agronegocio.

¹⁰ Ver Roperio Portillo, S. (2020).

El propio Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata remarca que “se debe agregar un mejor conocimiento de las actividades antrópicas que han afectado ese comportamiento hidroambiental, particularmente



el cambio en el uso del suelo, impulsado especialmente por el desarrollo de la agricultura y la ganadería y la creciente urbanización” (2017, p. 34).

El Comité hace un análisis diferenciado de los impactos de los usos del territorio en las diferentes subcuencas de la Cuenca del Plata y enfatiza que en la zona de más densidad portuaria, donde la circulación y la densidad técnica son mayores, se observan pérdidas de ecosistemas terrestres, impactos por obras hidráulicas y viales, vulnerabilidad ante inundaciones y contaminación urbana e industrial.

Reconociendo la necesidad de un abordaje diferencial sobre las diversas subcuencas, dada la existencia de problemáticas diversas, es oportuno remarcar que el carácter sistémico de la Cuenca del Plata obliga a realizar estudios regulares e integrales de las problemáticas y conflictos transversales que emergen de los usos del territorio y el desarrollo de los modelos productivos. En el informe *Degradación de tierras en la Cuenca del Plata*, el Comité Intergubernamental aporta precisión sobre la pérdida de cobertura natural en la primera década del siglo XXI:

la pérdida de cobertura natural (bosques, sabanas, matorrales y humedales) hacia otros usos y coberturas, fue de 57,1 millones de hectáreas entre los años 2001 a 2012, debido principalmente a la conversión de cobertura natural a uso de pasturas, a uso agrícola, a la pérdida de masa boscosa (deforestación) y a pérdida de cobertura natural hacia otro tipo de usos diversos. (2017a, p. 39)

El Río Paraná atraviesa en la actualidad una de las peores bajantes del último siglo con innumerables impactos sociales y ambientales. La solución encontrada por los operadores de la hidrovía es, hasta el momento, mayor sobredragado para garantizar la circulación. Sin embargo, la falta de agua en el cauce es resultado de un modelo productivista que, priorizando la expansión del agronegocio, en momentos de aumento de la demanda y de los precios internacionales acelera la deforestación, aumenta los endicamientos y terraplenes, diseca los humedales para la ganadería y genera, junto a otras infraestructuras como las grandes represas, la ruptura del ciclo hidrológico. Como señala el Comité Intergubernamental:

Son variadas las consecuencias que tiene la degradación de la tierra. Entre ellas pueden mencionarse la pérdida de la calidad y cantidad del suelo que provoca una disminución de la productividad, la eutrofización de cuerpos de agua receptores, la pérdida de biodiversidad, el incremento en la emisión de gases que propician el calentamiento global, el transporte de sedimentos erosionados y la colmatación (acumulación de sedimentos) de los cuerpos de agua, etc.

Específicamente, en cuanto al transporte y depositación de sedimentos debe destacarse que estos procesos comprometen la estructura y el funcionamiento de los ecosistemas y limitan la capacidad de las vías navegables y de los puertos, generando importantes costos de mantenimiento, colmata los embalses de las presas y modifica la calidad de sus aguas. (2017a, p. 45)

El límite a este modelo ya se hace evidente. Recuperar el control de la hidrovía es un muy buen primer paso para entretejer y articular alternativas, en diferentes escalas e involucrando diversos actores, a los modelos hegemónicos.

Conclusiones

A partir de la imposición de políticas de desregulación, liberalización y privatización –primero con la violencia de las dictaduras en los años 70, luego con las políticas del Consenso de Washington en los 90– se fueron consolidando en Argentina en particular y en toda la Cuenca del Plata en general lógicas de uso del territorio que, enraizadas en modelos económicos productivistas, condujeron a una pérdida de soberanía sobre los ríos navegables y a una crisis social y ambiental de dimensiones inéditas.

62

Partiendo de la transformación normativa y técnica en el estadio de la globalización neoliberal, este trabajo problematizó no solo la producción del territorio en la Cuenca del Plata sino también el uso del territorio, por quiénes, por qué y para qué.

La producción del territorio en los ríos navegables está dominada por una infraestructura y una logística verticalizada que responde, sobre todo, a la demanda de corporaciones transnacionales y consolidan un desarrollo geográfico desigual

en dos dimensiones. Por un lado al interior de la región, ya que priorizan las áreas más densamente dotadas de recursos estratégicos y los espacios más eficientes para la circulación, generan nodos que responden a las necesidades del modelo extractivo exportador, y subsumen otras formas de uso del espacio. Por otro lado, un desarrollo geográfico desigual de la región con la economía mundo, donde el criterio que prima es el de la construcción de sistemas de transporte y logística que refuerzan los flujos actuales y potenciales de circulación, con base en las demandas existentes del comercio internacional.

En las últimas dos décadas, y a partir de proyectos e iniciativas como la IIRSA, traccionada por instituciones financieras como el BID, o la más reciente propuesta china de la Nueva Ruta de la Seda se materializaron corredores como la Hidrovía Paraguay-Paraná con una visión de desarrollo regional que no promueve la integración de las áreas interiores ni fortalece la cooperación y las complementariedades regionales. Por el contrario, fueron diseñados bajo un paradigma de integración “hacia afuera” bajo la premisa del regionalismo abierto.

La hidrovía, al facilitar la expansión de la producción concentrada del agronegocio, rompió con territorialidades preexistentes en el Río Paraná, viabilizando la circulación ligada al comercio internacional pero inviabilizando los usos de otros actores locales. Es decir, en la medida en que el conjunto de reformas normativas y técnicas crea un marco atractivo para las inversiones prevalecen los sectores más concentrados con capacidad para competir con éxito en el mercado internacional, en desmedro del desarrollo de otras actividades y otros actores. Esto profundiza la vulnerabilidad ante las dinámicas del mercado internacional, que actúa como un refuerzo a la histórica primarización de la región y favorece la degradación a gran escala de los ecosistemas, la mercantilización de la naturaleza y la pérdida de soberanía.

Hacer eficiente la circulación, no solo en la hidrovía, puede ser un objetivo deseable para un modelo de desarrollo inclusivo y sustentable, pero hacerlo bajo la regulación del mercado y las corporaciones es desnacionalizar el control de varia-

bles estratégicas y profundizar un extractivismo de matriz colonial¹¹. Por el contrario, el reconocimiento de la Cuenca del Plata como un sistema ambiental, y por lo tanto de la necesidad de un ordenamiento territorial de carácter regional que regule sus usos impidiendo su degradación, es la condición necesaria para cualquier proyecto que pretenda superar el proceso de transnacionalización del territorio y generar sinergias que posibiliten una integración regional autónoma, sustentada en una mirada geopolítica desde América Latina y respetuosa de las comunidades locales.

Un problema multidimensional requiere una respuesta multidimensional. El camino es largo pero otro modelo de producción, circulación y consumo ya está en marcha en la región: los movimientos sociales rurales y urbanos, los campesinos, campesinas, indígenas, pequeños y medianos productores y productoras, cooperativas y movimientos de agroecología proponen y construyen desde hace décadas otra relación entre sociedad y naturaleza.

Bibliografía

Aizpeolea, C. (12 de julio de 2021). Los efectos ambientales de la hidrovía. ¿Un ecosistema a la deriva? *Redacción Mayo*. Recuperado de: http://www.redaccion-mayo.com.ar/politicas/2021/7/12/los-efectos-ambientales-de-la-hidrovia-un-ecosistema-la-deriva-560.html?fbclid=IwAR3gJpHau9qQo_JVAx8CQprPld8igNVrCX_ZE9VIGzfPxYjr_Vo9c4mu6gq.

Álvarez, Á. (18 de marzo de 2021). Las arterias de las corporaciones en el corazón geopolítico de América del Sur. *NODAL*. Recuperado de: <https://www.nodal.am/2021/03/la-arteria-de-las-corporaciones-en-el-corazon-geopolitico-de-america-del-sur-por-alvaro-alvarez/>.

¹¹ El contrabando que el IADE estimó en el informe citado en este trabajo es un hecho fundamental en esta matriz colonial que subyace al modelo extractivista vigente y que amenaza con expandirse al ritmo de la demanda internacional de materias primas y de la desregulación del Estado.

- Barletti, A. (20 de abril de 2021). Medio Ambiente, el gran ausente en la hidrovía. *El Cronista*. Recuperado de: <https://www.cronista.com/transport-cargo/medio-ambiente-el-gran-ausente-de-la-hidrovia/>.
- Barrenengoa, A. (2017). El proceso de integración latinoamericana desde la experiencia de la UNASUR. Revista *Realidad Económica*, 305, 11-32.
- BID. (2000). *Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur*. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Un-Nuevo-Impulso-a-la-Integraci%C3%B3n-de-la-Infraestructura-Regional-en-Am%C3%A9rica-del-Sur.pdf>.
- Blettler, M., y Rico, T. (15 de noviembre de 2020). El impacto ambiental que se esconde tras la Hidrovía Paraguay-Paraná. *El Litoral*. Recuperado de: https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/268267-el-impacto-ambiental-que-se-esconde-detras-de-la-hidrovia-paraguayparana-desarrollo-a-toda-costa-area-metropolitana.html.
- Caetano, G. (2014). *Antecedentes históricos de conflicto, cooperación e integración en el Río de la Plata: notas sobre la región antes del MERCOSUR*. En G. Caetano (Coord.), *Mercosur. 20 años*. Montevideo: Cefir.
- Calzada, J., Bergero, P., y Terré, E. (2020). Ranking de empresas agro-exportadoras según ventas de la campaña comercial 2018/19. *Bolsa de Comercio de Rosario*, XXXVII(1947).
- CEPAL. (1994). *El regionalismo abierto en América Latina. La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata. (2017). *Análisis diagnóstico transfronterizo de la Cuenca del Plata*. Washington D.C.: OEA.
- Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata. (2017a). *Degradación de tierras en la Cuenca del Plata*. Washington D.C.: OEA.

- Di Cione, V. (2007). Presentación y comentarios. Por una teoría del desarrollo geográfico desigual, combinado, contradictorio y complejo. En D. Harvey (Ed.), *Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual*. Buenos Aires: GeoBaires, Cuadernos de Geografía.
- Di Yenno, F., Terré, E., Bergero, P., y Calzada, J. (1 de octubre de 2020). El Gran Rosario es el nodo portuario agroexportador más importante del mundo. *Bolsa de Comercio de Rosario*, (1539).
- Duarte, M., y Vallejo, F. (2021). *El corredor del Litoral: un debate estratégico para el desarrollo*. Recuperado de: https://www.iade.org.ar/system/files/el_corredor_del_litoral_-_un_debate_estrategico_para_el_desarrollo.pdf.
- Foladori, G. (2001). ¿Sustentabilidad? Desacuerdos sobre el desarrollo sostenible. *Trabajo y Capital*, 83-136.
- García R. (1994). Interdisciplinariedad y sistemas complejos. En Leff, E. (Comp.), *Ciencias Sociales y formación ambiental* (pp. 85-124). Barcelona: Gedisa.
- Herrera Santana, D. (2019). Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto One Belt, One Road y América Latina. *Geopolítica(s)*, 10(1), 41-68.
- Hiba, J. (25 de diciembre de 2020). Los estudios de impacto ambiental bajo la lupa de los ambientalistas. *Aires de Santa Fe*. Recuperado de: <https://www.airedesantafe.com.ar/ambiente/los-estudios-impacto-ambiental-la-hidrovia-del-rio-parana-la-lupa-los-ambientalistas-n184589>.
- IIRSA-COSIPLAN. (2017). *Cartera de Proyectos 2017 (Informe Técnico)*. Buenos Aires: UNASUR-COSIPLAN.
- Jessop, R. (2004). La economía política de la escala y la construcción de las regiones transfronterizas. *Revista Eure*, XXIX(89).
- Lapolla, A. (2005). *Estado y economía: algunos aspectos relacionados a la biotecnología transgénica en la Argentina y sus efectos sociales*. Recuperado de: <https://www.bio->

diversidadla.org/Documentos/Estado-y-economia-algunos-aspectos-relacionados-a-la-biotecnologia-transgenica-en-la-Argentina-y-sus-efectos-sociales.

Lipietz, A. (1997). *Elegir la audacia. Una alternativa para el siglo XXI*. Madrid: Trotta.

Red Agroforestal Chaco. (2013). *Tercer Informe Conflictos sobre la Tenencia de la Tierra y Ambientales en la Región Chaqueña Argentina*. Recuperado de: https://redaf.org.ar/wp-content/uploads/2013/07/3informeconflitos_observatorioredaf.pdf.

Ropero Portillo, S. (29 de septiembre de 2020). Desforestación, causas y consecuencias. *Ecología verde*. Recuperado de: <https://www.ecologiaverde.com/deforestacion-en-argentina-causas-y-consecuencias-3042.html#refs>.

Rofman, A. (1993). Las economías regionales. Un proceso de decadencia estructural. En P. Bustos (Comp.), *Más allá de la estabilidad estructural*. Buenos Aires: Fundación Friedrich Ebert.

Santos, M. (1988). *Espaço e Método*. San Pablo: Nobel.

Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 69-77.

Santos, M. (1996). *De la totalidad al lugar*. Barcelona: Oikos-Tau.

Santos, M. (1997). *Técnica espaço tempo – Globalização e meio técnico científico-informacional*. San Pablo: Hucitec.

Sevares, J. (2011). El ascenso de China: oportunidades y retos para América Latina. *Nueva Sociedad*, (235).

Silveira, M. L. (1995). Totalidad y Fragmentación: el espacio global, el lugar y la cuestión metodológica, un ejemplo argentino. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, (14), 14-53.

Solernou, B., y Treber, R. (14 de noviembre de 2020). La soberanía o la dependencia de la Patria tienen un origen común: el mar. *El Ciudadano*. Recuperado de: <https://www.elciudadanoweb.com/la-soberania-o-la-dependencia-de-la-patria-tienen-un-origen-comun-el-mar/>.