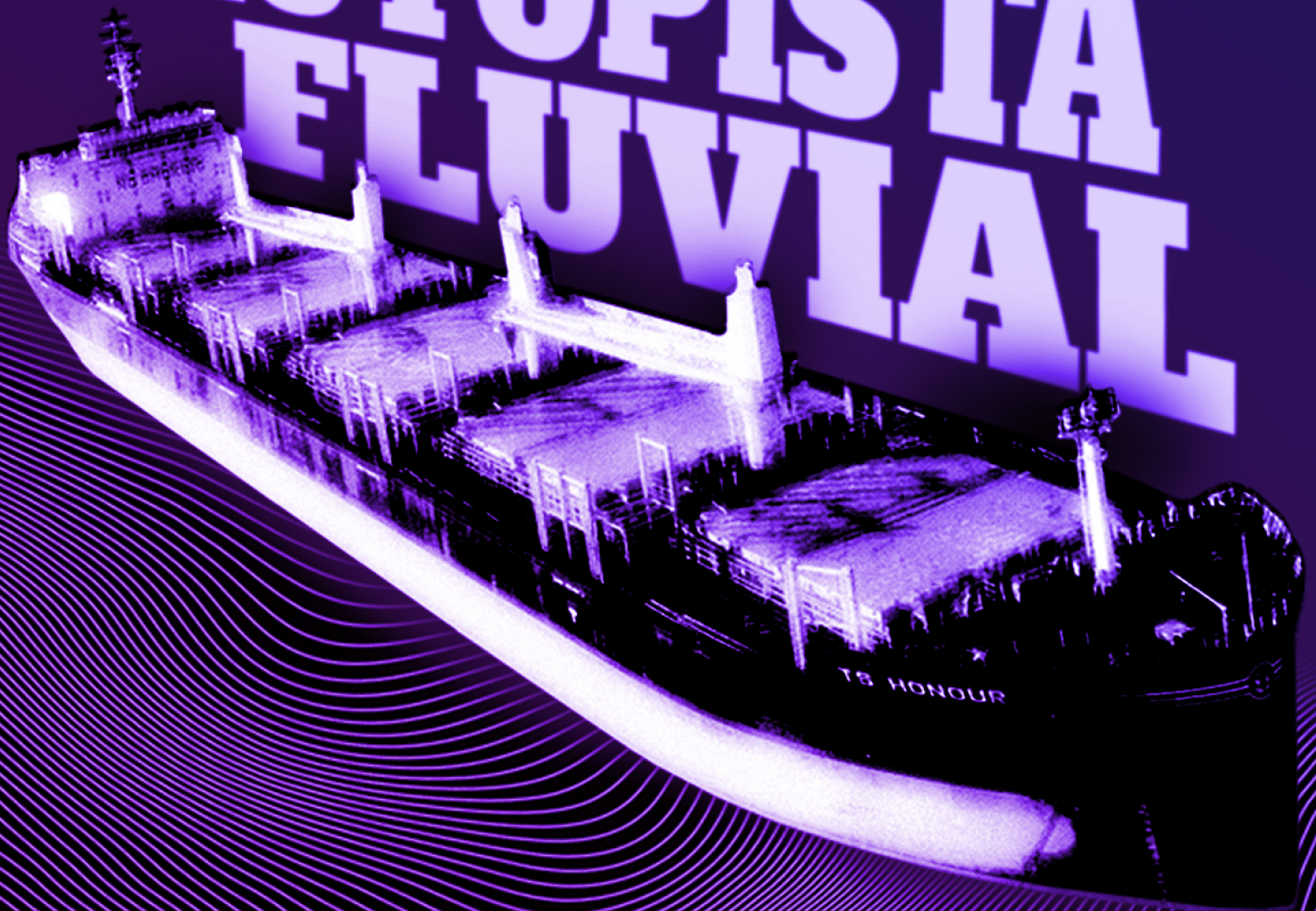


Hidrovía Paraguay-Paraná:

ENTRE EL RÍO Y LA AUTOPISTA ELUVIAL



Investigación y redacción a cargo de **Álvaro Álvarez.**
Doctor en Geografía por la Universidad Nacional de La Plata, Máster en Ciencias Sociales y Licenciado en Relaciones Internacionales por la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (UNCPBA).

Miembro del Centro de Investigaciones Geográficas de la Facultad de Ciencias Humanas de la UNCPBA y miembro del Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales (IGEHCs) del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y de la UNCPBA.

Es integrante del Equipo de Educación Popular Pañuelos en Rebeldía.

Fecha de publicación: septiembre 2022

Este documento fue elaborado con el apoyo del Programa Humedales Sin Fronteras.



Las ideas, opiniones e informaciones contenidas y las denominaciones geográficas y geopolíticas utilizadas son de la responsabilidad exclusiva de los autores y no reflejan necesariamente las opiniones del financiador.



Usted es libre de copiar, distribuir y hacer obras derivadas de este trabajo siempre que cite la fuente, bajo los términos de la licencia Creative Commons Atribución 2.5 de Argentina.



Índice:

Introducción	4
Capítulo 1: El nacimiento de la “hidrovía” y la omnipresencia desreguladora	6
Capítulo 2: Nueva licitación sin discutir el modelo	8
Capítulo 3: Los dueños del río de ayer y de hoy	11
Capítulo 4: Infraestructura y logística de la hidrovía Paraguay-Paraná	17
Capítulo 5 Mirar la hidrovía en el marco global	22



Introducción

Dos escenarios, diversos pero interrelacionados, se superponen territorialmente en la denominada Hidrovía Paraguay-Paraná, generando condiciones para un debate necesario e históricamente postergado: la producción de bienes para la exportación y el uso del río Paraná como vía de transporte en Argentina.

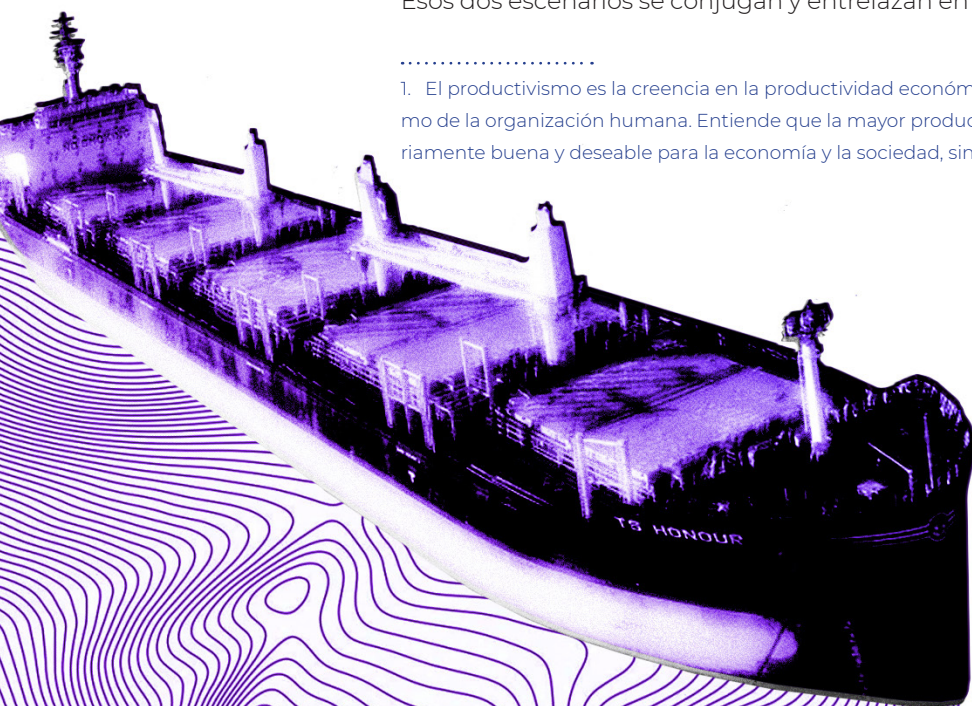
El primer escenario tiene características estructurales, marcado por una crisis de dimensiones globales y de características múltiples. Una debacle que se expresa sobre todo en términos ambientales con efectos climáticos, energéticos, hídricos y alimentarios. Pero también en términos económicos, políticos, culturales y tecnológicos. El reconocimiento de una crisis de dimensiones civilizatorias pone de relieve el agotamiento de un modelo de organización económica, productiva y social (Vega Cantor, 2009) que en América Latina se manifiesta especialmente en la adopción de modelos productivistas¹ que vulneran los ritmos de la naturaleza y favorecen la concentración de la tierra en unos pocos actores económicos, privando de los medios de subsistencia a vastos sectores sociales. La región en general, y el territorio de la Cuenca del Plata en particular, atraviesa un ciclo caracterizado por un consenso productivista donde tanto gobiernos neoliberales como desarrollistas, con tensiones y matices, asumen modelos primarios exportadores sostenidos por el aumento de los precios y la demanda internacional de commodities. Este proceso materializa nuevas asimetrías y conflictos sociales, económicos, políticos y ambientales centrados en la defensa del territorio y la vida.

El segundo escenario de características coyunturales, pero vertebrales en la discusión sobre la producción de bienes para la exportación y los usos del río Paraná, es el vencimiento en la Argentina de la licitación por las tareas operativas de dragado y balizamiento de dicho río, que es la vía navegable por dónde se transporta un porcentaje muy significativo de los bienes primarios producidos en la región. Esta concesión fue otorgada al consorcio Hidrovía S.A., integrado por la empresa nacional EMEPA S.A. y la dragadora belga Jan de Nul, en el contexto de las privatizaciones de la década del 90, prorrogada en varias oportunidades hasta el 2021.

Esos dos escenarios se conjugan y entrelazan en un territorio estratégico para Amé-

.....

1. El productivismo es la creencia en la productividad económica y el crecimiento como un objetivo supremo de la organización humana. Entiende que la mayor producción de bienes materiales posible es necesariamente buena y deseable para la economía y la sociedad, sin reparar en impactos sociales o ambientales.



rica del Sur en general y para la Argentina en particular, un espacio que ha sido objeto de múltiples intervenciones técnicas y del desarrollo de pretenciosos programas y proyectos de infraestructura en las últimas décadas.

El río Paraná, junto al río Paraguay, conforman una arteria fluvial de circulación que tiene 3442 km de extensión -desde Puerto Cáceres en el Mato Grosso hasta Nueva Palmira en el Uruguay- con diferentes niveles de profundidad, encontrándose la denominada vía ultramarina -con capacidad de ingreso de buques de gran porte- en el tramo argentino, desde Santa Fe en el kilómetro 584 hasta su desembocadura en el estuario del Plata. Esta extensa ruta fluvial es parte del sistema de la Cuenca del Plata, y atraviesa en su prolongado trayecto ecosistemas diversos y territorios con equilibrios frágiles (Álvarez, 2021).

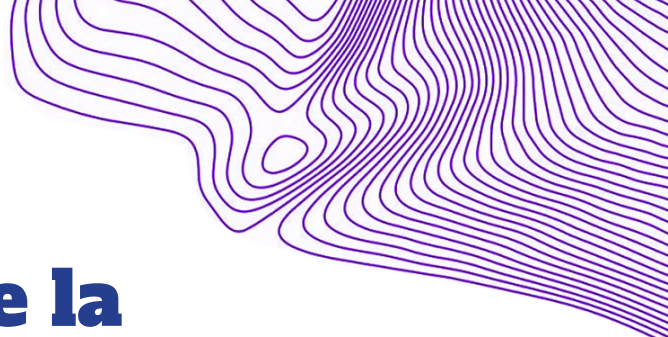
Dicha cuenca constituye casi el 20% del territorio de Sudamérica, posee una gran biodiversidad, dentro de la cual se presencian áreas naturales protegidas, y se emplaça sobre una de las reservas de agua dulce más importantes del mundo: el Acuífero Guaraní. Pese a la diversidad de usos que se desarrollan sobre la misma, su carácter de vía de tránsito fluvial para las producciones primarias es el que cobra mayor notoriedad en el actual contexto, subsumiendo actividades que son esenciales para la reproducción material y cultural de los pueblos.

Por el Paraná, en el tramo argentino, se comercializan aproximadamente el 80% de las exportaciones nacionales, sobre todo cargas granarias. Circulan anualmente 4500 embarcaciones (Bolsa de Comercio de Rosario, 2020) transportando entre 120 y 150 millones de toneladas. Pese a esta relevancia económica y comercial, casi la totalidad de los puertos ubicados en el río Paraná, sobre todo en las inmediaciones de Rosario, están en manos extranjeras, manejados por empresas estadounidenses, chinas, inglesas, francesas y suizas. Esto, sumado a la inexistencia de una flota mercante de bandera nacional y a las endebles supervisiones de cargas (legales e ilegales), debilita el control estatal sobre las operaciones portuarias y la circulación.

Un tema de tamaño relevancia, en un territorio amplio y diverso, requiere de un abordaje que atienda a las múltiples escalas de su desarrollo, una mirada que sin descuidar los determinantes internos a las decisiones políticas y los modelos de inserción de la Argentina en el mercado internacional, ponga el acento también en las dinámicas internacionales que condicionan las medidas locales.

Este documento busca ser una contribución al debate sobre los usos en el río Paraná y el desarrollo de una infraestructura de transporte en respuesta a las dinámicas exportadoras que, en las últimas dos décadas y media han estado marcadas por políticas de desregulación, concentración económica y reprimarización productiva, transformando al Paraná, ese cauce de agua vital en el desarrollo de la Cuenca del Plata, en una *hidrovía* al servicio de grandes empresas.

Sin la pretensión de buscar respuestas cerradas a un problema de gran complejidad, sino más bien problematizaciones que nos ayuden a prefigurar cambios en el escenario actual, nuevas formas de administrar los usos del río, con espacios participativos y estudios ambientales adecuados, con mercados menos concentrados, con mecanismos de control y gestión multidisciplinarios y transversales, que den lugar a las necesidades y demandas locales sobre los usos del territorio. Este material, intentará ser un aporte para desentramar los siguientes interrogantes: ¿Quiénes son en la actualidad los actores interesados en la gestión de la hidrovía, como infraestructura de transporte fluvial? ¿Cuáles son sus proyectos y previsiones? ¿Cuál es la relación entre la explotación de los bienes comunes y la hidrovía? ¿Qué actores sostienen el debate sobre la soberanía en el proceso actual de planificación de la hidrovía? ¿Cuál es el significado otorgado a la idea de soberanía? ¿Qué lugar ocupan los aspectos ambientales, sociales y territoriales en la discusión sobre la soberanía en la hidrovía?



1. El nacimiento de la “hidrovía” y la omnipresencia desreguladora

El documento “Los dueños del río” (Taller Ecologista, 2005) abrió un camino de problematizaciones, hace más de una década y media, en relación al uso corporativo del río Paraná y el impacto social, ambiental y económico de las políticas adoptadas para la Cuenca del Plata.

El informe evidenciaba el antagonismo entre la racionalidad económica y los usos históricos de los territorios por las comunidades locales, como espacio de vida y subsistencia. Planteó tempranamente que *“no existe una discusión real sobre las posibilidades de desarrollo de la Cuenca del Plata. Aquello que mueve a miles de personas a oponer resistencia a los procesos de privatización de los recursos en América Latina, es lo mismo que mueve al poder económico a implementar estrategias para su apropiación: la Cuenca del Plata cuenta con la tercera parte de las reservas mundiales de bosques, recursos hídricos y energéticos, potencial piscícola, agrícola, pecuario y forestal, riquezas bioecológicas y socioculturales únicas. Si el valor de los territorios y de sus características ambientales está plenamente considerado, en su conjunto, como recurso productivo para la explotación, es la vida misma de la región en el más amplio sentido, la degradación acelerada de las posibilidades de subsistencia para su población, la que no ingresa a los cálculos del capital económico y financiero”* (2005:19).

La contradicción entre la racionalidad económica de las grandes empresas que hegemonizan el uso de la cuenca y la subsistencia de las comunidades y pueblos que desarrollan otras formas de habitar, vivir en comunidad y relacionarse con el ambiente, se materializa en una disputa por la conservación del territorio. En este sentido, la dimensión material y simbólica que transformó al río Paraná en una autopista fluvial, en una hidrovía, se fue construyendo histórica y geográficamente desde el período de desregulación y liberalización económica mediante una serie de reformas que se implementaron en la Argentina en clara correspondencia con lo que se denominó Consenso de Washington².

Una discusión amplia en relación a la transformación del río Paraná en una hidrovía, y su impacto social y ambiental, debe comenzar por los cambios en las políticas públicas y en las instituciones estatales originadas en la denominada *Reforma del Estado*, sancionada el 17 de agosto de 1989 mediante la ley 23.696, que impuso un fuerte ajuste en las funciones y recursos del Estado, para darle paso a iniciativas privadas bajo el pretexto de buscar mayores estándares de eficacia, eficiencia y transparencia. Bajo el paraguas de esta ley se dispuso la provincialización, concesión y privatización de todos los puertos nacionales y, 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.

Tres décadas después de la implementación de este paquete de reformas sobre el control de los puertos fluviales y marítimos, la mayoría se encuentra hoy en manos privadas y extranjerizados.

.....

2. El economista británico John Williamson acuñó el término en un artículo de 1989 en el que analizaba las diez medidas económicas que promovían para los países subdesarrollados el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Departamento del Tesoro de Estados Unidos, todas instituciones con sede en Washington. Esas políticas se transformaron en el paradigma hegemónico seguido por los países de América Latina y fue moldeando la racionalidad de los Estados y las políticas públicas, no sin resistencias sociales, hasta la actualidad.

Como plantea el informe “El corredor del Litoral: un debate estratégico para el desarrollo” realizado por el Instituto Argentino para el Desarrollo Económico y Proyecto Económico (2021), la Argentina cuenta con alrededor de 70 puertos fluviales y marítimos dedicados a la actividad comercial, pero la mayoría de ellos son de uso privado y propiedad de empresas exportadoras vinculadas con distintos sectores de la economía, sobre los cuales el Estado tiene un control endeble. El 50% de la jurisdicción de la hidrovía se encuentra en territorio argentino, sin embargo, de acuerdo al Secretario General del Centro de Patrones de Cabotaje, Julio González Insfrán, el 90% del tráfico se embarca en la flota paraguaya, un 8% se reparte entre uruguayos y bolivianos y la marina mercante argentina sólo transporta el 2% de toda la carga por esta vía fluvial (IADE, 2021).

Este escenario de debilidad del Estado en el control portuario y en la circulación fluvial se consolidó con la disolución de la empresa pública Líneas Marítimas Argentinas y el desmantelamiento de la flota estatal mediante el Decreto N° 2074/90. Según estimaciones que contemplan la circulación sobre el Paraná, con la falta de buques Argentina pierde aproximadamente 7.000 millones de dólares al año en fletes.

Otra reforma estructural fue el desmembramiento de la Junta Nacional de Granos que desarrollaba funciones de promoción y fomento de actividades productivas consideradas prioritarias, manteniendo precios mínimos y otorgando créditos y subsidios para sostener pequeños productores. Rofman argumenta que *“la formación de los precios quedó totalmente reservada a las transacciones dentro de un mercado donde los agentes oligopsónicos o monopsónicos pujan, en condiciones muy favorables, con muy numerosos y dispersos vendedores de su producción agrícola o agroindustrial”* (1993:170). 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, 2005:5).

Este proceso fue completado el 25 de marzo de 1996, cuando la Secretaría de Agricultura aprueba la Resolución N° 167 que autoriza la producción y comercialización 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 productiva y ser vía de tránsito de bajo costo**. Este proceso, de gran intervención sobre los territorios, fue acompañando la expansión de la superficie agrícola cultivada: 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 en la cosecha récord del año 2019 (Álvarez, 2021).

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

La concesión del dragado y balizamiento del río Paraná en el año 1995 fue el corolario del impacto de las Reformas del Estado sobre el territorio de la Cuenca del Plata, que permitió a las exportadoras garantizar una salida rápida y a bajo costo de las cargas granarias. Fue a través del decreto 253/95, en el marco del proceso de privatización de las cuencas navegables en la Argentina, que la empresa Hidrovía S.A. se quedó con el control operativo del río Paraná. La concesión fue prolongada y ampliada, en términos geográficos y de funciones³ en reiteradas oportunidades pese a cambios en la gestión del Estado y en la matriz ideológica de los gobiernos, sosteniendo una mirada de autopista fluvial, posibilitando la expansión de la frontera productiva, disminuyendo tiempos de circulación y minimizando el control estatal. Estas transformaciones legales y normativas que posibilitaron la desregulación y la liberalización en los años ‘90 generaron una plataforma desde la cual fue posible la expansión de un modelo primario exportador e hiper concentrado en las décadas siguientes. Durante los primeros años del siglo XXI, y en el marco de la hegemonía de los denominados gobiernos

.....
3. Luego de una primera prórroga la concesión vencía en 2013 pero fue extendida, en pleno auge de la exportación de commodities en la región, por ocho años más y también se amplió en 654 kilómetros el área en la que operaba la compañía, con el objetivo de que las obras de señalización y dragado lleguen hasta Confluencia.



progresistas, la hidrovía pasará a formar parte de un programa integral de infraestructura para la región, la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (en adelante IIRSA) potenciando su rol como vía de tránsito fluvial para cargas primarizadas y fortaleciendo la inserción dependiente de las economías de la región en el mercado internacional.

2. Nueva licitación sin discutir el modelo

El cambio en la administración y gestión gubernamental nacional en diciembre de 2019 reabrió debates en relación al rumbo político del país haciendo explícitas las oportunidades de redefinición de actores y alianzas estratégicas en el plano interno e internacional, escenario condicionado por la crisis que significó la pandemia de Covid 19, un endeudamiento externo inédito⁴ y un contexto regional desfavorable. La primera oportunidad para tensionar las relaciones de fuerza y abrir nuevos márgenes de discusión fue el “caso Vicentin”. El desmanejo de la cerealera, con sede en Santa Fe, y el rol del gobierno en ese conflicto fue la primera parada antes de la revisión de la licitación hidroviaria que se iniciaría en abril del 2020. El caso Vicentin puso al descubierto los negocios ilegales y la falta de control del Estado en un tema estratégico: los puertos, la circulación en la hidrovía y los controles estatales.

El 10 de febrero de 2020 Vicentin entró en concurso de acreedores. La empresa tenía una deuda total de \$ 99.345.263.086 equivalente en ese momento a cerca de 1.400 millones de dólares. Del total del pasivo concursado, el 64% (63.962 millones) corresponden a deudas con el sistema financiero público y privado cuyo principal acreedor es el Banco Nación que reclama 300 millones de dólares⁵. El 36% restante (35.674 millones) se divide entre unos 2.600 acreedores comerciales cuyo principal demandante es la Asociación de Cooperativas Argentinas, que reclama haber entregado soja a Vicentin y no cobrar por una suma de casi 100 millones de dólares⁶. En este contexto el gobierno nacional decide intervenir la empresa y luego impulsar su expropiación. Pero luego de haber hecho el anuncio de una intervención por decreto durante 60 días y posterior expropiación de los activos de Vicentin, mediante el DNU 522/2020, el gobierno ingresó en un momento de tensiones internas y con el resto del arco político y empresario, incluso con el gobierno provincial, hasta que dos meses después se dispuso desestimar la intervención.

La marcha atrás del caso Vicentin imposibilita tener una empresa testigo que ayude a recomponer un mapa que evidencie qué se exporta, cómo se exporta y cuál es la facturación real de las agroexportadoras. Pero dejó una medida de realidad de las resistencias corporativas a los controles estatales e instaló en la agenda pública el tema de la ausencia de supervisiones sobre la hidrovía, tema que se reabría pocos meses después en la antesala de un nuevo vencimiento de la licitación de dragado y balizamiento del río Paraná.

.....
4. Argentina acumuló con el FMI una deuda por 44 millones de dólares durante el gobierno de Mauricio Macri, mediante un programa Stand By que no cumplió con los objetivos y significó el préstamo más grande otorgado en la historia del organismo.

5. Vicentin no cumplió con ninguna de las reglamentaciones bancarias pero el Banco Nación, bajo la dirección de González Fraga, le otorgó cuantiosos créditos. Incluso llegó a prestarle 5.785 millones cuando la empresa ya estaba en cesación de pagos y faltaban días para la asunción de la nueva administración nacional.

6. Ver: Slipczuk Martín. (29/6/202) Bullrich: “El préstamo mayor de plata que tuvo Vicentin fue en la época del kirchnerismo, con más de US\$ 200 millones” disponible en: <https://chequeado.com/ultimas-noticias/bullrich-el-prestamo-mayor-de-plata-que-tuvo-vicentin-fue-en-la-epoca-del-kirchnerismo-con-mas-de-us-200-millones/>

En agosto del 2020 el gobierno anuncia la concreción de un Acuerdo Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná y la creación de la Sociedad del Estado Administradora Federal Hidrovía, que estaría integrada por el Estado Nacional con una participación del 51% del capital social y un 49% por las 7 provincias que integran el sistema hidroviario en la porción argentina. Según este anuncio, a partir de abril de 2021, una vez terminado el contrato con el actual concesionario que conforman Emepa y empresa dragadora belga Jan de Nul, sería la Administradora Federal, asesorada por un Consejo Federal, órgano consultivo no vinculante, quien administraría el funcionamiento y definiría las políticas de transporte en el marco de la hidrovía.

En este nuevo marco las obras de mantenimiento no estarían a cargo del Estado sino que serían nuevamente licitadas, pero la administración sí quedaría en manos de la sociedad del Estado. Este hecho generó una serie de resistencias por parte de los principales actores que operan en la región: la Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina, que nuclea a las principales exportadoras de cereales y aceites, se manifestaron en contra de que el Estado recupere la administración argumentando que sumaría burocracia y no bajaría los costos ni mejoraría las prestaciones.

La Unión Industrial Argentina (UIA) presentó ante el Ministerio de Transporte un informe sobre cómo debería ser el manejo de la hidrovía. La UIA, al igual que la Cámara de la Industria Aceitera, buscó evitar una presencia activa del Estado y apoyó la continuidad de la entonces concesionaria. Es evidente que las grandes empresas aspiran a continuar con un transporte fluvial desregulado y sin controles. Pero las presiones también llegaron del ámbito internacional, dada la relevancia estratégica de la hidrovía. El Fondo Monetario Internacional y EEUU también mostraron preocupación por la política impulsada por la Argentina desde agosto del 2020 ante la posibilidad de que una empresa china se adjudique la operatoria de la arteria fluvial más importante de Sudamérica (Carelli Lynch, 10/10/2020).

En este contexto de tensión y puja de intereses, las transnacionales y los actores políticos y económicos locales vuelven a imponer su voluntad. Sólo tres meses después del anuncio sobre la administración estatal de la hidrovía, el 26 de noviembre del 2020 el Poder Ejecutivo dictó el Decreto 949/2020, que en su primer artículo “delega en el Ministerio de Transporte la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de obra pública por peaje, en el marco de la ley 17.520, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal comprendida entre el km 1238 del río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la zona denominada de Aguas Profundas Naturales, en el río de la Plata exterior, hasta la altura del km 239,1 del Canal Punta Indio, por la vía del Canal Ing. Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná-Océano Atlántico, a riesgo empresario y sin aval del Estado”.

Ante esta situación de retroceso en la posibilidad de un mayor control sobre las actividades que se desarrollan en el río Paraná, diferentes actores que abogan por la administración estatal de la hidrovía como medio para recuperar la soberanía del país sobre el río, en términos de control del mismo y promoción de un desarrollo que priorice intereses nacionales, pusieron en discusión esta política. Una discusión que tuvo y tiene como fundamento, al menos tres aspectos.

El primero es que, con esta política de reprivatización, el control operativo de la hidrovía vuelve a quedar en manos de empresas privadas, es decir se desestima la creación de un Consejo y una Administradora Federal con participación de las provincias para el control del funcionamiento y las políticas de transporte a través de la hidrovía. Esto desaprovecha la oportunidad de rever el modelo de gestión, administración y control de las actividades que tienen lugar en el río Paraná.

El segundo es el rol protagónico que se le asigna al Ministerio de Transporte, en detrimento de las provincias y de un proceso de toma de decisiones más participativo que le dé un espacio central a actores diversos con otras miradas sobre el funcionamiento hidroviario y el desarrollo territorial del río Paraná.

El tercer aspecto cuestionado es que el decreto presidencial desestima la profundización del Canal de Magdalena, proyecto ya aprobado por Argentina y Uruguay, cuya creación fue dispuesta en el año 2015. Se argumenta que el decreto 949/2020 es funcional a los intereses extranjeros, en tanto favorece el rol estratégico del puerto de Montevideo como salida al Atlántico, por el canal de Punta Indio, de todas las exportaciones nacionales y del resto de los países que integran la hidrovía. Este

es el propósito manifiesto de las grandes empresas extranjeras que controlan el comercio exterior argentino dado que el canal de Punta Indio y el Puerto de Montevideo funcionan como una plataforma logística transnacionalizada⁷.

Un año después del inicio de las pujas y tensiones por el control de la principal arteria comercial del país, el 25 de agosto de 2021 se creó -mediante el decreto 556/21- el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable bajo el ámbito del Ministerio de Transporte, que tendrá participación de las siete provincias ribereñas: Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones. La finalidad del Ente es llevar adelante la licitación, el control y fiscalizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de la concesión de obra pública para el desarrollo de las tareas de modernización, ampliación, operación y mantenimiento de la vía navegable troncal.

Paralelamente el Ministerio de Transporte y la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (en adelante AGPSE) firmaron un contrato para el control y gestión temporal de la hidrovía, por medio de la Resolución 308/2021 del Ministerio de Transporte. La Administradora quedó autorizada para hacerse cargo de la gestión transitoria mientras el Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable organiza la licitación y adjudica el futuro contrato por el dragado, balizamiento y cobro del peaje de la vía fluvial, proceso no exento de tensiones.

Sin embargo, en esta discusión, de esencia principalmente política y económica, y en todo el debate generado en torno a la posibilidad de construir un nuevo marco de administración y gestión de la hidrovía, los actores con poder de decisión nunca tuvieron efectivamente presente las dimensiones ambientales y sociales ignoradas por más de 25 años.

Los espacios de participación, como el Consejo Federal de la Hidrovía, brindados a organizaciones de la sociedad civil, las cuales presentaron sus preocupaciones referidas a los impactos sociales y ambientales de la infraestructura fluvial, fueron una mera formalidad. Se configuraron instancias de participación mínimas e inefectivas, donde no se dio lugar alguno a los criterios y opiniones expuestas por estas.

Como en la experiencia previa, los gobiernos nacional y provinciales se aprestan a continuar con la privatización de la hidrovía y mantienen el modelo, sin considerar consecuencias socioambientales en los territorios.

Las posturas soberanistas ponen el acento sobre la recuperación del control comercial de una arteria que es central para el ingreso de divisas a la economía nacional, entienden que es necesario en el actual contexto sostener el agronegocio por el peso en el comercio internacional y mejorar el control estatal sobre las exportaciones y el impacto ambiental, en convivencia con formas alternativas de producción y consumo (la pequeña y mediana agricultura familiar, por ejemplo).

Esta postura pone en discusión el control sobre el río Paraná en términos de soberanía, sin embargo sostiene a la hidrovía como una infraestructura clave en la inserción primarizada de la región en la economía internacional proceso mediante el cual la agricultura industrial, la megaminería y la explotación hidrocarburífera, llevan décadas degradando ecosistemas, expulsando poblaciones de territorios y afectando la salud de las comunidades.

Una soberanía que esté basada en el respeto a la naturaleza y el derecho de las comunidades a la preservación del territorio como espacio de reproducción material y cultural, implica mayores marcos de participación política colectiva en los procesos de toma de decisiones, perspectiva ambiental en las políticas públicas y mayor protección de los ecosistemas fluviales. Aspectos que fueron advertidos por las organizaciones ambientalistas ante la creación del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable del río Paraná ⁸.

7. Agencia Télam (7 de mayo de 2021). Taiana definió al Canal Magdalena como una "cuestión de soberanía" documento digital disponible en: <https://www.telam.com.ar/notas/202105/553393-hidrovia-canal-magdalena-taiana.html>

8. Ver: Sarlo María, (2021). "Organizaciones socioambientales cuestionan el decreto presidencial por la Hidrovía del Paraná" disponible en: <https://agenciatierraviva.com.ar/organizaciones-socioambientales-cuestionan-el-decreto-presidencial-por-la-hidrovia-del-parana/>

Recuperar una política soberana sobre el río Paraná implica ponerle un freno a un modelo de concentración económica y de usos del espacio que en estos 25 años de expansión del agronegocio disputó los territorios de las comunidades que, pese a la concentración de la producción y de la tierra y la degradación ambiental, desarrollaron experiencias sólidas de producción agroecológica de alimentos, de comercio justo y consumo responsable y sostuvieron la defensa de bienes comunes frente a los monocultivos, la megaminería o grandes obras de infraestructura. Estas comunidades plantean otras formas de entender la soberanía desde sus prácticas y territorios como espacios de vida.

3. Los dueños del río de ayer y de hoy

El ya citado documento “Los dueños del río” planteaba que *“...la subordinación de los territorios a las necesidades de los inversores no sólo abarca consecuencias más allá del presente, sino que ha comenzado a modificar las condiciones de vida de las poblaciones en lo inmediato: la determinación casi absoluta de la producción primaria, la exigencia de ajustes normativos y la transformación de los espacios públicos, el desplazamiento de todo lo que se opone al trazado de las inversiones ligadas a la hidrovía Paraguay-Paraná, hace imposible ocultar que los ciudadanos deberán adecuarse, como los ríos, a las necesidades de los nuevos «dueños»”* (2005:14). Una década y media después de la publicación del documento, la situación del río Paraná ha consolidado ese camino de concentración, reprimarización productiva y extranjerización en la que un grupo minúsculo de actores concentran la cadena productiva y de circulación.

3.a. Las empresas exportadoras

En Argentina, pese a la creciente expansión de las exportaciones como consecuencia del aumento de la demanda de commodities -que trepó a casi 12 mil millones de dólares en el primer bimestre del año 2022-, el número de empresas exportadoras no para de descender, pasando de 14 mil empresas en el 2005 a 12 mil luego de la crisis internacional del 2008, menos de 10 mil en el 2015 y descendiendo a 9 mil empresas en la actualidad⁹.

El creciente nivel de concentración hace que sólo 20 empresas expliquen el 50% de las exportaciones totales del país. El comercio internacional, en un contexto de incremento de los precios y de la demanda de los productos primarios, estimula la hiper-especialización de los países periféricos y determina la inserción de las economías nacionales en la economía internacional generando una fuerte presión sobre los bienes comunes. En este contexto de venta de productos con escaso valor agregado, abaratar los costos de circulación es un objetivo fundamental de las exportadoras y la hidrovía tiene un rol clave.

Según datos de la Bolsa de Comercio de Rosario (2022), en 2021 Cargill -que opera en los puertos de Puerto Gral. San Martín, Villa Gobernador Gálvez y Punta Alvear, en Santa Fe, y Diamante en Entre Ríos- se posicionó como el principal exportador de granos de Argentina, declarando 15,1 millones de toneladas exportadas (granos, legumbres y aceites vegetales), que representan el 12,9% de las exportaciones totales del sector.

La estatal china COFCO -que opera en los puertos de Puerto Gral. San Martín y Timbúes en Santa Fe- ocupó el segundo lugar con 14,4 millones de toneladas (12,3% del total). En el tercer puesto se encuentra Vítterra, que exportó 14,35 millones de toneladas (12,3%).

9. Ver INDEC, (2021). Comercio exterior. Complejo exportador. Vol. 6 N.º 4 Disponible en: https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/complejos_03_22BE7DF71128.pdf

Bunge –que opera en Puerto Gral. San Martín y en el puerto de Rosario- y ADM - en Puerto Gral. San Martín- completan las cinco principales exportadoras. Bunge con 12,7 millones de toneladas es decir el 10,8% de las ventas totales y ADM con 11,6 millones de toneladas, el 9,9% de las ventas totales.

Las cinco principales compañías agroexportadoras del país concentran el 58% de las ventas al exterior del sector, controladas mayoritariamente por capitales extranjeros.

Al impacto social y ambiental de un modelo hiperconcentrado que implica desplazamiento de pequeños productores, pérdida de la fertilidad del suelo por uso intensivo, contaminación por agrotóxicos, y éxodo rural, por nombrar algunos de sus efectos, hay que sumarle el perjuicio de la evasión. Según el informe “El corredor del Litoral: un debate estratégico para el desarrollo” pese a este gran desarrollo del comercio exportador en los últimos años, 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 argentinas y el declarado al ingreso de las aduanas de destino suma 896 millones de dólares”* (2021: 16). Lo que va en detrimento de la recaudación del Estado en un contexto acuciante de falta de divisas y presión internacional por deuda externa.

La restricción externa, es decir la escasa disponibilidad de divisas para satisfacer la demanda de bienes importados y compromisos externos, es una de las claves históricas de la economía Argentina. Se manifiesta por la alta vulnerabilidad económica ante las fluctuaciones en los precios de los productos primarios de exportación y por la salida abrupta de capitales. En este sentido, las demandas del mercado internacional se vuelven centrales sobre todo en aquellos rubros que permiten la atracción de divisas, lo que le otorga un gran poder a las empresas exportadoras en las decisiones de política económica.

La Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina y el Centro de Exportadores de Cereales, entidades que representan el 48% de las exportaciones totales argentinas, anunciaron que durante el mes de marzo las empresas del sector liquidaron la suma de U\$S 2.984.037.264 (una cifra similar a los pagos que el Estado Argentino tuvo que hacer al FMI en el mismo mes). Fue el mejor mes de marzo de los últimos 20 años para las exportadoras cerealeras y el monto liquidado desde enero de 2022 asciende a U\$S 7.926.081.168.¹⁰ En un marco de crecimiento de las exportaciones, super-rentabilidad, concentración y evasión, el gobierno promueve desde fines del 2021 una Ley de Promoción Agroindustrial que pone como meta alcanzar 200 millones de toneladas de cereales y oleaginosas para 2030 mediante beneficios fiscales e impositivos. Un paquete de medidas que va en el sentido de profundizar el modelo vigente en detrimento de otras prácticas productivas.

.....
10. Ver CIARA -CEC. (abril de 2022). Liquidación de divisas mes de marzo. Documento digital disponible en: https://www.ciaracec.com.ar/ciara/descargar/01042022_220401-liquidacion-de-divisas-01-04-22.pdf

La ley, que ingresó en el Congreso el 11 de noviembre del 2021, fue consensuada con el Consejo Agroindustrial Argentino, un espacio que reúne al empresariado del agronegocio argentino: las cámaras corporativas Casafe, Asociación de Semilleras Argentina y Acsoja, las Bolsas de Cereales (de Rosario, Buenos Aires y Córdoba, entre otras), la Cámara de Biocombustibles (Carbio), la Cámara de la Industria Aceitera (Ciara), el Centro de Exportadores de Cereales, la Cámara de Puertos Privados y la Mesa de Enlace (Coninagro, Federación Agraria, Confederaciones Rurales Argentina -CRA- y la Sociedad Rurales Argentina) (Aranda, 2021).

¿Cuál será el impacto ambiental y social de este crecimiento exponencial de la superficie cultivada para llegar a la cantidad de toneladas de granos esperada?

La ley propone el “Fomento para el Desarrollo Agroindustrial Federal, Inclusivo, Sustentable y Exportador”, pero sus objetivos contradicen los compromisos ambientales asumidos por el Estado sobre la emisión de gases de efecto invernadero, dejando en evidencia un posible aumento de la deforestación, el incremento del uso de agrotóxicos, y mayor presión en la circulación sobre una hidrovía en crisis¹¹. La desregulación y la liberalización es el propósito principal de las grandes exportadoras que, como en el siglo XIX o en el último cuarto del siglo XX, enarbolan una idea de soberanía donde el Estado es garante de la actividad económica, proporcionando la infraestructura necesaria -generalmente mediante endeudamiento- y las condiciones de posibilidad para la exportación, pero manteniendo un nivel mínimo de intervención y control sobre las prácticas productivas y el comercio.

3.b. Las dragadoras

En estos años de desregulación y de intervenciones técnicas en el río Paraná se generaron las condiciones para un aumento considerable de la circulación de buques de gran porte, sobre todo desde Santa Fe al Océano, donde el dragado y balizamiento cumplió un rol central viabilizando la salida a gran escala de commodities.

Las dragadoras fueron las grandes operadoras del funcionamiento hidrovial permitiendo la circulación continua los 365 días del año. Pero el aumento en la circulación y profundización de la hidrovía con el dragado tiene efectos ambientales aún no ponderados por falta de estudios pertinentes sobre el impacto ambiental de estas obras.

En este sentido los números son contundentes: hasta el año 1995 la profundidad de la vía navegable 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 obligó 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 tareas de dragado (remoción de bancos de arena, la re-suspensión de sedimentos, la rectificación de meandros, entre otras alteraciones físicas) implican la necesaria modificación geomorfológica del río, lo que trae aparejados impactos sobre la biota local.

Como se hizo explícito en la primera y única reunión del Consejo Federal de la Hidrovía, uno de los propósitos y previsiones centrales de un nuevo contrato de concesión del dragado y balizamiento es llevar la profundidad del canal de navegación a 40 pies, en etapas y en un lapso de cinco años.

.....
11. Ver Profeta Damian, (28 de enero del 2022). Ley Agroindustrial: la profundización del modelo y más impactos ambientales. Disponible en: <https://agenciaterraviva.com.ar/ley-agroindustrial-la-profundizacion-del-modelo-y-mas-impactos-ambientales/>

En la actualidad la situación de la hidrovía es crítica dado que una bajante extraordinaria del Paraná llevó a impulsar, para garantizar la circulación continua, intervenciones de sobredragado de la ruta troncal lo que implica una remoción mayor de los bancos de arena y una canalización profunda del fondo del río, proceso que genera impactos sobre la fauna, la flora y la calidad del agua. Un sobredragado como el que requiere la hidrovía en las actuales condiciones tiende a secar aún más los humedales porque el agua se profundiza en la ruta troncal y desnuda el valle de inundación generando transformaciones en las islas e impactos ecosistémicos profundos en lagunas, arroyos y ríos.

¿Qué pasa hoy con el llamado a licitación?

Desde septiembre del 2021, la hidrovía se encuentra a cargo de la AGPSE que depende del Ministerio de Transporte Nacional. Así lo definió el gobierno cuando venció la concesión otorgada al consorcio Hidrovía S.A. Antes del 11 de septiembre de 2022 se debía definir si se vuelve a licitar el manejo del tráfico por el río Paraná o, como en la actualidad, seguirá en manos de la AGPSE que contrata a dragadoras privadas para el desarrollo de las obras que considere necesarias.

Mientras tanto se convocó a una “licitación corta”¹² de las tareas de dragado y balizamiento hasta preparar una nueva licitación larga que estará a cargo del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable, organismo que deberá elaborar el pliego licitatorio definitivo y luego fiscalizar su cumplimiento en la próxima concesión de la hidrovía. El llamado a la licitación corta que estuvo a cargo de la AGPSE fue denunciado por irregularidades al presentarse cuatro dragadoras -la empresa de origen chino Dredging International en alianza con la CCCC Shanghai Dredging y la argentina Servimagnum; la argentina EMEPA S.A.; la holandesa Boskalis y la Compañía Sudamericana de Dragados subsidiaria de Jan de Nul¹³- y quedar impugnadas tres de ellas por no cumplir con algunas de las condiciones requeridas por los pliegos. La decisión del Estado de llamar a una nueva licitación corta fue objetada por la Compañía Sudamericana de Dragados, única dragadora que continuaba en proceso, y se inició una denuncia penal impulsada por la Coalición Cívica, mientras que simultáneamente la Procuraduría de Investigaciones Administrativas emitió un dictamen donde se expuso de manera contundente las irregularidades en el proceso.

El fiscal marca varias arbitrariedades a la hora de analizar el proceso poniendo el acento sobre dos vertebrales. Primero, el haber esgrimido faltas fácilmente subsanables para evitar que las empresas queden fuera de la licitación tratándose de un servicio al que se dedican muy pocas compañías en el mundo. Segundo, la falta de criterios objetivos en el reglamento para la evaluación de las ofertas dejando librado al criterio de los funcionarios.

El dictamen encomienda al Estado a llamar a un nuevo proceso licitatorio según el Decreto N°949/2020, sin perjuicio de las presentaciones que se harán ante la Jefatura de Gabinete de Ministros, el Ministerio de Transporte, el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegables y la Fiscalía Federal interviniente (Fabricio Navone, 8 de abril de 2022).

Es importante mencionar que mientras las licitaciones se hacen efectivas la AGPSE contrató para el dragado del río Paraná a la Compañía Sudamericana de Dragados, una empresa miembro del grupo Jan de Nul. Para las tareas de mantenimiento de boyas, balizas y Spars se contrató a Emepa S.A., es decir, las mismas dos compañías que durante 25 años realizaron las tareas operativas.

.....

12. La licitación corta es aquella que se da por un periodo breve de tiempo, un año en este caso, mientras se evalúa y estudia el llamado a una licitación de mayor duración disponiendo para tal efecto de más información sobre la tarea a realizar y las condiciones del servicio.

13. Una caracterización del origen y trayectoria de las dragadoras involucradas en el proceso se encuentra en el informe de FARN del año 2021 “Las inversiones chinas en la infraestructura para la exportación. ¿Quién se beneficia?”

El río Paraná atraviesa en la actualidad una bajante inédita en los últimos 50 años lo que dificulta la navegabilidad de los buques transoceánicos y demanda mayor sobredragado para garantizar la circulación de commodities. Sin embargo, es necesario remarcar que esa lógica productivista refuerza los impactos en los ecosistemas.

A la bajante del río se suma el resultado de un modelo 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, diseña los humedales para la ganadería agravando la crisis ambiental. Sólo en el año 2020 el Pantanal brasileño, ecosistema central para el equilibrio de toda la Cuenca del Plata, tuvo los incendios más graves de su historia, con una devastación del 26 % del bioma. Esta situación se replica en la Argentina en el Delta del Paraná dónde los incendios afectaron el 21% del territorio (Humedales sin fronteras, 2021).

3.c. El Estado y las demandas empresariales

Como hemos visto, luego de 25 años de desregulación y liberalización de la navegación sobre la hidrovía, con endeble control de cargas y deficitarios estudios de impacto ambiental¹⁴, el Estado, a partir de la demanda de determinados actores propios y ajenos al gobierno, optó por una revisión de la política hidroviaria recuperando por un año el control de la vía navegable y tercerizando las tareas operativas para que la ruta fluvial pueda seguir funcionando en un contexto de bajante extrema del nivel del río. La AGPSE, dependiente del Ministerio de Transporte, publica regularmente un Informe de Gestión de la Vía Navegable Troncal. En el mes de febrero, al cumplirse 6 meses de control operativo de la hidrovía en manos del Estado, la AGP difundió los detalles de las tareas realizadas en el mantenimiento del dragado, el balizamiento, facturación y gastos, así como el tráfico de buques.

Un dato destacado del informe es que, en este primer semestre, hasta febrero del 2022, el Estado acumuló ingresos por 89,6 millones de dólares y erogaciones por un total de 73,6 millones de dólares -en dragado (55,9 millones), gastos operativos (2,7 millones), de capital (0,8 millones), entre otros. Esto redundó en una ganancia para la Administradora mayor a los 16 millones de dólares. Es importante explicitar que, en dos décadas y media, es la primera vez que se cuenta con datos

.....
14. Ver: Hiba J. (25/12/2020). Los estudios de impacto ambiental bajo la lupa de los ambientalistas en Aires de Santa Fe. Recuperado de: <https://www.airesdesantafe.com.ar/ambiente/los-estudios-impacto-ambiental-la-hidrovía-del-río-paraná-la-lupa-los-ambientalistas-n184589>

de acceso público sobre el funcionamiento de la hidrovía y que durante la gestión privada de la misma se desconocieron las ganancias reales de las empresas, las tareas realizadas y la dimensión de los flujos.

En ese sentido también, la AGPSE firmó un convenio con UBATEC, el organismo tecnológico de la Universidad de Buenos Aires, con el objetivo de incorporar tecnología al servicio de la infraestructura de la Vía Navegable Troncal. De esta manera se busca modernizar el monitoreo y los flujos de información de la hidrovía (Ministerio de Transporte, 2022). Según el anuncio del Ministerio de Transporte, esta gestión de la hidrovía responde a la necesidad de modernizar la infraestructura fluvial. La tecnología a implementar se instalará en cinco puntos de monitoreo, ubicados en sitios estratégicos. Estos consolidarán la información de distintos sensores y dispositivos electrónicos dispuestos a este fin, los que serán operados remotamente. Mediante esta tecnología se tendrá la capacidad de identificar y monitorear buques, barcasas y embarcaciones y conocer las condiciones de navegación, dragado y balizamiento. Así la Administradora podrá monitorear el efectivo cumplimiento de tareas encomendadas a contratistas (Ministerio de Transporte, 2022).

En este contexto, de posible incremento en los controles y dilaciones en la concreción de las licitaciones, como se explicita en el apartado anterior, el sector empresarial argentino muestra grandes objeciones sobre la gestión actual de la hidrovía.

Desde el momento en que el gobierno otorgó a la AGPSE el control sobre la vía troncal, las centrales agrarias y agroindustriales se manifestaron en contra de la medida. Tanto la Cámara de la Industria Aceitera y el Centro de Exportadores de Cereales, la Sociedad Rural Argentina, la Confederación de Asociaciones Rurales de Santa Fe, la Confederación de Asociaciones Rurales de Buenos Aires y La Pampa, entre otros, a través de sus máximas autoridades mostraron el rechazo a la iniciativa y remarcaron la supuesta ineficiencia del Estado para asumir esa tarea.¹⁵

Las presiones por parte de las corporaciones empresariales para que el Estado acelere los tiempos de la licitación y optimice las tareas operativas no se hicieron esperar. Públicamente las críticas se focalizaron en las irregularidades de la denominada licitación corta y en el temor a que “Buenos Aires” a través de la AGPSE busque quedarse con el manejo de la principal vía de salida de las exportaciones argentinas.

Se argumenta que, en medio del pico de la bajante histórica, las terminales del Gran Rosario se perdieron de embarcar un 30% de las cargas, que tuvieron que derivarse a los puertos del sur de la provincia de Buenos Aires porque las dragas no habían sido ubicadas en los pasos críticos para amortiguar el impacto (Navone, 8 de abril de 2022)¹⁶.

La Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, la Cámara de Puertos Privados Comerciales y la Bolsa de Comercio de Rosario a través de un comunicado manifestaron *“su preocupación por el crítico panorama que atraviesa la actividad portuaria y que afecta severamente la competitividad de las exportaciones de nuestro país, debido a la grave situación que estamos atravesando en el marco de la Emergencia Hídrica, producto de la bajante extraordinaria de los ríos Paraguay y Paraná”* (Bolsa de Comercio de Rosario, 30 de marzo del 2022). Expresaron además que la situación obliga a transportar mercadería hacia otros puertos argentinos por vía terrestre, con el consiguiente impacto sobre la seguridad vial, el mayor deterioro de la infraestructura vial y ferroviaria y el aumento de los costos logísticos.

En el comunicado las entidades destacan la importancia del proceso de llamado a la denominada “licitación larga”, para la modernización y mantenimiento del sistema de señalización y dragado de la vía navegable troncal, *“de la que sería muy importante conocer un calendario de concreción que permita contar con un horizonte realista, que disminuya la incertidumbre”* (Bolsa de Comercio de Rosario, 30 de marzo del 2022).

La disputa por el control logístico de una de las arterias comerciales más importantes de la región y del

15. Ver: Bertelo Fernando. (29 de junio de 2021). Fuerte rechazo en el agro a que el Estado tome el control de la Hidrovía. <https://www.lanacion.com.ar/economia/campo/fuerte-rechazo-en-el-agro-a-que-el-estado-tome-el-control-de-la-hidrovía-nid29062021/>

16. Navone Fabricio (8 de abril de 2022). En el sector agroexportador crece la resistencia a como están manejando la hidrovía. <https://www.lapoliticaonline.com/santa-fe/en-el-sector-agroexportador-crece-la-resistencia-a-que-la-agp-siga-manejando-la-hidrovía/>

mundo es una arista destacada por la magnitud estratégica de la hidrovía para la Cuenca del Plata y porque en el debate de fondo se ponen en tensión visiones contrapuestas sobre la noción de soberanía.

Las grandes empresas vinculadas a la hidrovía -exportadoras, dragadoras, cámaras de comercio, puertos privados, etc.- aspiran a una autopista fluvial desregulada y con usos corporativos del espacio, poniendo en primer plano un criterio de eficiencia en la circulación para lo que demandan intervenciones técnicas inmediatas que permitan acelerar e incrementar los flujos comerciales y aumentar las ventas en el mercado internacional. En tanto, los actores que abogan por el control estatal de la hidrovía, demandan al gobierno políticas que vayan en el sentido de garantizar mayores regulaciones en los usos, revisión de las licitaciones y estatización de las tareas operativas, mayores controles de cargas para hacer más eficiente la recaudación y recuperar una salida hacia el Atlántico por un canal controlado por el Estado: el canal de Magdalena.

Ambas visiones, antagónicas en lo que refiere al rol del Estado, consideran el desarrollo íntimamente vinculado a un ideal de progreso y de aumento en la capacidad exportadora para la atracción de divisas del mercado internacional con base en la explotación de los bienes comunes. Esta idea se articula con el desarrollo de proyectos como la IIRSA, de infraestructura de transporte, energética y comunicaciones, que en los últimos 20 años posibilitó la extracción y la circulación de cargas a gran escala, consolidó una orientación económica a la exportación con un alto impacto ambiental e impuso una lógica que ha privilegiado las demandas de las grandes empresas en detrimento de los usos del territorio de las comunidades locales.

En este contexto de preeminencia de una lógica productivista y mercantilizadora de los bienes comunes defender el derecho a un ambiente sano, facilitar y promover el acceso a la información y la participación de las comunidades en los procesos de toma de decisiones, es una tarea necesaria en la que los colectivos y organizaciones ambientales son actores fundamentales. Ante la ausencia de políticas gubernamentales con perspectiva ambiental y el desarrollo de prácticas y mega infraestructuras que vulneran las formas de vivir y habitar en comunidad, las organizaciones construyen formas de resistencia, reclamos colectivos y autoorganización que ha permitido, por ejemplo, mitigar la destrucción generada por los incendios en los humedales, problematizar el uso de agrotóxicos y denunciar sus impactos sobre la salud humana, discutir las políticas de sobredragado del río Paraná, visibilizar los efectos del aumento de la circulación de cargas y sus impactos en los pueblos cercanos a los nodos logísticos, portuarios e industriales, denunciar la deforestación y sus consecuencias sobre la biodiversidad, fomentar la agroecología, promover y defender leyes ambientales, entre otras acciones que tienen en la defensa de la vida su principal fundamento.

4- Infraestructura y logística de la hidrovía Paraguay-Paraná

El mundo transita desde fines del siglo XX por una intensificación de los flujos de bienes, servicios, recursos y capitales como resultado de un nuevo ciclo de expansión de la producción a escala global. La producción se fragmenta, una mercancía se fabrica en una gran cantidad de operaciones menores que están localizadas en diferentes regiones del mundo. El desarrollo productivo desborda los límites territoriales de los Estados, se transnacionaliza y construye regiones económicas transfronterizas¹⁷. Este estadio demanda eficiencia en el transporte para reducir tiempos y costos de circulación.

.....
17. Un ejemplo de esto es la República Unida de la Soja, un imaginario de la Cuenca del Plata promovido por la empresa Syngenta en el año 2003 donde se reafirmaba la relevancia que la región representa para la agroindustria global como proveedora de commodities, vulnerando las fronteras. Esta propaganda se difundió en los suplementos rurales de los grandes medios de comunicación como Clarín y La Nación.

La fluidez en los intercambios se transforma en un componente central que se dinamiza a partir de un complejo entramado de redes de transporte: ductos, oleoductos, gasoductos, poliductos, hidrovías, autovías, vías férreas, etc. En estas redes la multimodalidad juega un rol destacado permitiendo que una misma carga pueda ser transportada por múltiples vías hasta llegar a destino, reduciendo tiempos y obstáculos a la circulación.

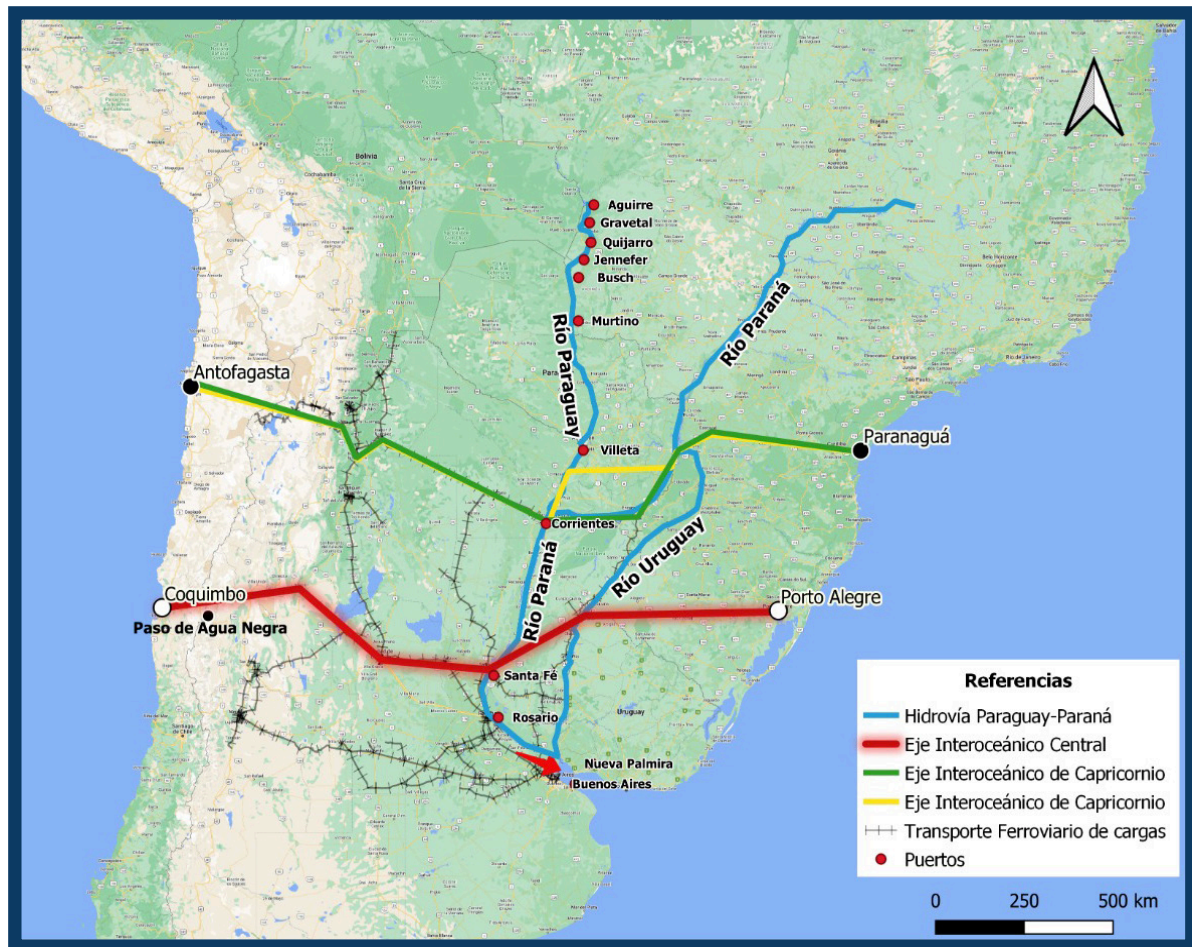
Hasta el año 2017 los países que integran la Cuenca del Plata planificaban en el marco de la IIRSA inversiones por 7.534 millones de dólares en 84 proyectos de integración física, financiados por instituciones como el BID, la CAF y el FONPLATA. El mayor impacto buscado con obras relacionadas a la hidrovía 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 (IIRSA – COSIPLAN, 2017).

La logística es parte central en este proceso dado que posibilita la articulación inteligente de las redes de transporte, la redirección de los flujos de mercancías y la resolución técnica de la multimodalidad en la circulación. Se construyen infraestructuras que transforman los lugares 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 Sudamérica por gobiernos, organismos financieros, instituciones intergubernamentales y empresas transnacionales, hay áreas que son consideradas estratégicas, denominadas “prioritarias para la integración” por megaproyectos como la IIRSA, están densamente cargadas de infraestructuras o se proyectan sobre ellas iniciativas de construcción y reconversión acordes a las necesidades establecidas de transporte y logística multimodal. La hidrovía Paraguay- Paraná es un corredor prioritario para la región pero que necesita de la articulación multimodal, carretera y ferroviaria, para ser eficiente y dar respuesta logística a las aspiraciones de las grandes empresas exportadoras.

En el actual contexto de expansión sobre la Cuenca del Plata, partiendo de la importancia estratégica del transporte fluvial para el desempeño comercial de la región, es posible identificar al menos dos articulaciones logísticas de gran envergadura, ambas de la cartera de proyectos de IIRSA, en el tramo argentino de la hidrovía Paraguay- Paraná, que están graficadas en el **Mapa 1**.

Mapa 1: Hidrovía y articulaciones logísticas con corredores bioceánicos



Fuente: elaboración propia, 2022.

La primera articulación logística, considerada de gran relevancia estratégica -que aún posee un desarrollo potencial- se edifica en el denominado eje de Capricornio y se genera por la interconexión del eje bimodal carretero y ferroviario -graficado en el **Mapa 1** en amarillo el primero y en verde el segundo- que une Antofagasta en Chile con Paranaguá en Brasil cruzando a la hidrovía en el km. 1240 a la altura de Confluencia.

Este corredor bioceánico integraría el sur del Brasil, Paraguay, el noreste y noroeste argentino, parte de Bolivia y el Norte de Chile. El tramo del ferrocarril paraguayo Pdte. Franco-Curupayty se convertirá en el enlace entre los puertos del Brasil con puertos del norte de Chile por el Paso Jama, en la cordillera andina. La conexión ferroviaria con el revitalizado Ferrocarril Belgrano Cargas de Argentina -para lo cual los capitales chinos jugaron un rol central- será por Curupayty, punto fronterizo ubicado a 45 km de la ciudad de Fontana en la provincia de Chaco.

Esta articulación bioceánica va a generar un aumento en la dinámica de circulación de barcasas en ese tramo de la hidrovía, sobre todo de cargas granarias por la composición productiva de la región, y además es estratégicamente muy significativa porque atraviesa el denominado “triángulo del litio” ubicado en territorios de Chile, Argentina y Bolivia, considerado un punto clave para la denominada transición energética.¹⁸ El ferrocarril de carga es un medio articulador central en la cadena

.....
18. El litio es uno de los llamados minerales estratégicos para la transición energética. Cobra relevancia en la actualidad por su rol clave en los sistemas de almacenamiento de energía modernos. Las baterías de litio son empleadas principalmente en vehículos eléctricos, pero también se encuentran en celulares, computadoras y demás dispositivos informáticos.

logística de la hidrovía (como se observa en el **Mapa 1**) que desde el año 2013, con la creación de la empresa pública Trenes Argentinos Cargas, inicia un proceso de recuperación por parte del Estado y asume cada vez mayor peso en la circulación de commodities hasta los puertos fluviales del país. Un informe de Trenes Argentinos Cargas afirma que en el marco del Plan de Modernización del Transporte Ferroviario en el 2021 se transportaron 8 millones de toneladas (récord histórico desde que se empezó a registrar las cargas en 1992) y de enero a marzo de 2022 fueron 1.676.102 toneladas despachadas a través de las tres líneas estatales. Esto significa un crecimiento del 15% en relación al año anterior, y un 74% en relación al 2019.

El segundo nodo logístico estratégico en la hidrovía se da a partir del desarrollo en el Paraná medio e inferior de un complejo sistema portuario con gran capacidad exportadora. En este contexto, la provincia de Santa Fe en general y las metrópolis como Rosario y la ciudad de Santa Fe en particular, aspiran a convertirse en zonas de actividad logística de importancia.

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. Se encuentran localizadas 29 terminales portuarias (Dirección Nacional de Control de Puertos y Vías Navegables, 2022), con importantes interconexiones multimodales, carreteras, ferroviarias, fluviales, que operan distintos tipos de cargas como granos, aceites y derivados a todo el mundo.

Por el Gran Rosario salió en 2019 casi el 78% de las exportaciones de granos, harinas y aceites de Argentina (Di Yenno, Terré, Bergero y Calzada, 2020). Ingresaron a ese nodo logístico, en la cosecha récord del año 2019, casi 1 millón y medio de camiones y 250.000 vagones ferroviarios. Argentina embarcó ese año 60 millones de toneladas de granos y el 67% partió de las terminales radicadas en el Gran Rosario.

Los puertos, en las últimas décadas, han ido mutando su finalidad y se fueron transformando cada vez más en eslabones intermedios de la cadena productiva y ya no sólo en puntos terminales de la cadena de comercialización. Se han transformado en pivotes, en puntos de distribución de cargas desde y hacia diversas modalidades y en sus estadios de mayor desarrollo cumplen incluso un rol de transformación e incorporación de valor agregado a las mercancías. En esa importancia radica la pretensión de las grandes empresas de controlarlos.

La ciudad de Santa Fe es otro nodo de importancia en el tramo medio del Paraná. Por su carácter articulador de corredores multimodales pretende establecerse como la rotonda del país a partir de la construcción de un parque logístico de más de 100 hectáreas y la revitalización del proyecto de reconversión portuaria que incluye la reubicación de su puerto con el propósito de aprovechar la condición de calado ultramarino del 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 de la hidrovía, con capacidad de navegación de buques de gran porte, sino también 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, sobre todo, Este-Oeste con miras fundamentalmente al mercado asiático. Este corredor bioceánico (graficado con rojo en el **Mapa 1**) fue aprobado en Memorándum del 28 de agosto de 2009, en la cumbre de Presidentes de UNASUR, realizado en San Carlos de Bariloche, firmado por Cristina Fernández (Argentina) Michelle Bachelet (Chile) y Luiz Inácio Lula de Silva (Brasil). Su concreción se ve fortalecida por la articulación entre la hidrovía Paraguay-Paraná y la hidrovía Paraná-Tietê que es particularmente significativa para la producción industrial de Sao Paulo dado que permite a partir del desarrollo de un complejo sistema de esclusas, una vía de exportación que, articulando con el Corredor Bioceánico Central, posibilita una salida por el Pacífico.

Para que este corredor garantice una circulación óptima y cumpla su condición bioceánica tres obras de gran envergadura son necesarias: una es la construcción de Túnel de Agua Negra en la provincia de San Juan en el límite con Chile, la segunda es la construcción de autovías en la provincia de Córdoba para facilitar el tránsito en una provincia con grandes cuellos de botella, y la otra es la construcción de un nuevo enlace entre la ciudad de Santa Fe y Paraná, sobre la hidrovía para

evitar posibles estrangulamientos en la circulación en el Túnel Subfluvial “Raúl Uranga - Carlos Sylvestre Begnis”.

¿Qué impactos sociales y ambientales tienen estas obras de infraestructura y qué problemáticas están afrontando en la actualidad los pueblos que habitan el Paraná?

Las infraestructuras transforman los lugares con el fin de modificar el medio natural y adaptarlo a las necesidades del modelo de acumulación imperante. Iniciativas como la IIRSA materializan una visión sobre la naturaleza en la que es concebida como un obstáculo a superar - por ejemplo la profundidad del río, la densidad del Amazonas, o los cruces por la Cordillera Andina- o como un recurso objeto de apropiación a partir de intervenciones infraestructurales.

Con esta visión las políticas de dragado para la optimización de la vía navegable y el aumento de la capacidad de carga de los buques ha sido la lógica rectora de las intervenciones sobre el río Paraná. En el documento “Ríos para la vida. Impactos indirectos y territoriales de la Hidrovía Paraguay-Paraná en el tramo argentino”, Taller Ecologista (2021) enfatiza que la hidrovía genera numerosos impactos directos, específicos de las obras y la navegación, e indirectos que se manifiestan territorialmente en largos lapsos de tiempo y con gran amplitud.

En el tramo argentino el documento identifica impactos territoriales de tres tipos: los generados por la agroindustria en territorios rurales vinculados a la expansión de la frontera sojera, la deforestación que *“deriva en toda una serie de procesos (disminución de la capacidad de absorción del suelo modificación de sus componentes, procesos erosivos, salinización, entre otros)”* (2021:6) y el uso de agrotóxicos a gran escala.

Los impactos generados por la agroindustria en territorios urbanos, a partir del desarrollo de enclaves industriales y portuarios que generan profundos cambios en el tejido urbano (el caso más significativo es el del cordón industrial del gran Rosario) con graves consecuencias socioecológicas para la población -reordenamiento del territorio, aumento del tránsito del transporte de cargas, deterioro de las infraestructuras viales, etc. Este proceso está asociado además a un aumento de la contaminación por la gran cantidad de materiales y elementos tóxicos utilizados en los procesos industriales.

En tercer lugar, los impactos de la actividad portuaria vinculados a las industrias y centros de acopio industrial, fenómeno observado sobre todo en el cordón del Gran Rosario: *“un informe realizado por la Fundación Humedales (Wetlands, 2019), se encuentran: el derrame de contaminantes, tanto en el río proveniente de los buques, como en el aire, resultante del almacenamiento y procesamiento de cereales y oleaginosas; el aumento de la turbidez del agua, la destrucción del hábitat y atropellamiento de fauna autóctona y la degradación de los humedales”* (Taller Ecologista, 2021:8).

La hidrovía facilitó la expansión productiva, proceso que se dio en paralelo a la 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. Según el “Tercer Informe de Conflictos sobre la Tenencia de la Tierra y Ambientales en la Región Chaqueña Argentina” (2013) de la Red Agroforestal Chaco (en adelante Redaf), analizando los casos que señalan las principales organizaciones campesinas y movimientos sociales, se identifican 2.791.302 hectáreas comprometidas por conflictos sobre el uso de la tierra y 10.702.878 por conflictos ambientales en la región del Gran Chaco. De ese total 1.669.520 hectáreas se superpusieron, es decir se evidenciaron conflictos por el uso de la tierra y ambientales (Redaf, 2013). Es importante destacar que el informe de Redaf consigna que casi el 90% de estos conflictos comenzaron a inicios de los 2000, es decir, en el contexto de expansión del modelo del agronegocio en un área de influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná.



5. Mirar la hidrovía en el marco global¹⁹

Una de las claves principales para mirar la hidrovía es aquella vinculada a las disputas y los enfrentamientos actuales que se dan entre China y Estados Unidos en torno a la distribución del poder mundial, junto con sus instituciones y lógicas hegemónicas. Y con ésta, las múltiples y diferentes maneras mediante las cuales la región se ve involucrada y afectada. Por ello, el análisis de una de las rutas fluviales más importantes del mundo lleva a pensar su rol en relación al escenario internacional y regional, como vía de conexión entre distintos actores estatales y privados, con sus lógicas de acción, mecanismos e intereses.

De IIRSA a la Nueva Ruta de la Seda

El ascenso de China como potencia en distintas áreas, es uno de los datos sobresalientes en el actual contexto. Durante la pandemia de Covid 19, ha demostrado su poderío tanto hacia el interior como en su política exterior, mediante el abastecimiento de productos sanitarios y luego vacunas, a la par del crecimiento de su influencia en el sistema internacional. Ello es posible a partir de diferentes instrumentos, entre los cuales la infraestructura y la producción juegan roles centrales. En paralelo, vemos un debilitamiento de EEUU como potencia mundial, que durante la pandemia se visualizó en contradicciones y conflictos al interior del país.

En medio de las disputas entre China y EEUU, América Latina genera un interés común, por sus bienes comunes considerados recursos estratégicos. Es por esto que las empresas chinas empiezan a competir en todo el circuito productivo que rodea a la hidrovía, es decir, no sólo en cuanto al complejo agroexportador²⁰ sino también y principalmente a través de su interés por financiar grandes proyectos de infraestructura. Los bancos chinos canalizan la mayoría de los préstamos a países de la región hacia los sectores de infraestructura, energía, transporte y minería, fenómeno que se profundiza en la actualidad.

Si hasta los 2000 había una primacía de empresas estadounidenses que explotaban los bienes comunes de América Latina, los comercializaban y generaban obras para abaratar los costos de traslado²¹, hoy el mapa de actores e intereses se ha modificado y complejizado. Lejos de ser lineal, la marcada presencia de China, y su creciente interés acompañado de todo tipo de iniciativas, agrega variables que es preciso tener en cuenta en el análisis.

Desde el 2003 hasta la actualidad la relación estratégica con China ha sido una política de Estado en Argentina que fue acompañando una década de profundización en especialización exportadora de commodities. En el año 2009, China se convirtió en principal socio y destinatario de las exportaciones de América Latina, consolidándose como inversor, financiador y socio comercial²², además de un aliado estratégico de la región latinoamericana en general y de la Argentina en particular.

.....
19. Este apartado es producto de diálogos desarrollados con Amanda Barrenengoa, quién ha realizado aportes diversos a los estudios sobre la integración regional y la geopolítica de América Latina, en ellos intentamos poner en relación las discusiones actuales sobre la soberanía en la hidrovía y el contexto geopolítico global y regional.

20. La empresa estatal China National Cereals, Oil & Foodstuffs (COFCO) se destaca por liderar, junto con otras como Cargill, Bunge, ADM, Dreyfus, Nidera, Glencore, Molinos Río de La Plata, un sector de carácter estratégico de la economía argentina. Además, COFCO compró Nidera y Noble Group. Ver Info Campo "COFCO se quedó con el 100% de Nidera", 23/8/2016 <https://www.infocampo.com.ar/cofco-se-quedo-con-el-100-de-nidera/>

21. Un tercio de la Inversión Extranjera Directa que recibieron las economías más grandes de América Latina -Brasil, México, Argentina, Chile, Venezuela y Colombia- desde 1996 a 2002 fueron de origen estadounidense (Caputo, 2007).

22. Slipak A, Ghiotto L. (2019) América Latina en la Nueva Ruta de la Seda. El rol de las inversiones chinas en la región en un contexto de disputa (inter)hegemónica. Cuadernos de Estudios Latinoamericanos (CEL), 26-55.

Luego, y a pesar de los intentos de EEUU por limitar el acercamiento chino, la política exterior iniciada en el 2016 con el gobierno de la Alianza Cambiemos sostuvo los vínculos con China que se habían iniciado antes. Durante la visita de Xi Jinping en diciembre de 2018, el Banco Popular de China y el Banco Central Argentino firmaron un acuerdo complementario de swap de monedas²³, entre otros treinta acuerdos de comercio e inversión²⁴. Ya en julio de 2017 se había renovado el swap de monedas por U\$S 10.375 millones.²⁵ En cuanto a infraestructura, al inicio de la gestión de Cambiemos, se paralizaron las obras de represas y las del ferrocarril Belgrano para reevaluar su impacto y revisar las licitaciones, y las construcciones de las centrales nucleares se dieron de baja. En 2017 se retomaron negociaciones de un gran volumen de obras en el marco de un “Plan Quinquenal Integrado China-Argentina” donde varios de esos anuncios fueron la reafirmación de acuerdos ya firmados por la gestión anterior o el relanzamiento de obras paralizadas.

Hoy, a diferencia de la IIRSA, que fue planteada como una iniciativa para interconectar la región sudamericana, el principal proyecto de infraestructura y conexión entre regiones que se conoce, tiene una escala mundial. Se trata de la iniciativa “una Franja una Ruta” (Bealt and Road Initiative BRI)²⁶, un proyecto de amplio alcance que contempla múltiples dimensiones de un desarrollo promovido desde estructuras institucionales y estatales fuertes. El protagonismo de la iniciativa de China puede ser analizado como un proceso a partir del cual esta se ha convertido en promotora, desde diferentes áreas, del desarrollo en infraestructura, finanzas, energía, tecnología, producción. Además de la BRI, China cuenta con distintos instrumentos, como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII) que es el principal organismo que financia proyectos de infraestructura en todo el mundo, desde su creación en 2014. Junto al Export-Import Bank, son los mayores prestamistas de los Estados latinoamericanos, entre los que se destacan Venezuela, Brasil, Ecuador y Argentina.

La incorporación de la región en el proyecto chino ha multiplicado las inversiones en infraestructura para el sector de energía (56% de las inversiones) y transportes (27%), alcanzando los \$61 mil millones de dólares.²⁷ Recientemente, Argentina avanzó en su participación en la Iniciativa BRI, firmando un Memorándum de Entendimiento en Materia de Cooperación, celebrado formalmente como parte de la incorporación a la Iniciativa. Este enmarca acuerdos de cooperación generales, que parten de la base de la cooperación bilateral entre Argentina y China en el marco del proyecto de la Nueva Ruta de la Seda.

Además, firmaron un plan de acción para la cooperación agrícola durante el período 2022-2027, que se incluye a la lista de acuerdos en torno a la cuarta central nuclear Atucha 3, y al uso de la energía nuclear, entre varias otras áreas de cooperación que plantean ampliar el comercio bilateral y la integración financiera²⁸. El “Nuevo Plan Quinquenal Integrado”²⁹ contiene 20 proyectos que significan más de 30.000 millones de dólares en obras vinculadas a transporte e infraestructura. Entre los proyectos se encuentran la redefinición del Belgrano Cargas para agilizar el transporte de soja, la construcción de la Central nuclear IV (Atucha III), el complejo hidroeléctrico “Presidente Néstor

.....
23. El swap es un intercambio de monedas que acuerdan dos Bancos Centrales en montos equivalentes. En Argentina, significó el ingreso de yuanes al Banco Central de Argentina. Dicho desembolso contribuye a consolidar las reservas del BCRA, tal cual ocurre en el presente, y si bien se mantiene inactivo, puede utilizarse en una crisis cambiaria.

24. *Ámbito Financiero*, (2/12/18). Cumbre Macri-Xi Jinping: Argentina y China firmaron 30 acuerdos para comercio e inversión. <https://www.ambito.com/politica/g20/cumbre-macri-xi-jinping-argentina-y-china-firmaron-30-acuerdos-comercio-e-inversion-n5002859>

25. *La Nación*, (18/7/17). Renuevan el swap de US\$ 10.375 con China por tres años <https://www.lanacion.com.ar/economia/renuevan-el-swap-de-us-10375-con-china-por-tres-anos-nid2044902/>

26. BRI es un proceso en ascenso del que ya forman parte varios países latinoamericanos entre ellos Argentina que acaba de formalizar su ingreso. Ver: *Diálogo Chino* (8/2/22). “Argentina se suma a la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda”. Disponible en <https://dialogochino.net/es/comercio-y-inversiones-es/50966-argentina-se-suma-a-la-iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta-de-china/>

27. Congressional Research Service 2020 “China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities” en *Background and Issues for Congress*, August 24 en <https://fas.org/sgp/crs/row/RL33153.pdf>

28. *Cronista* (7/2/21) “Argentina y China apuran un plan de inversiones por u\$2 30.000 millones” Disponible en: <https://www.cronista.com/economia-politica/argentina-y-china-apuran-un-plan-de-inversiones-por-us-30-000-millones/>

29. *Cronista* (27/12/2021). “Anticipo: los 17 proyectos que pidió Argentina para que financie China”, Disponible en: <https://www.cronista.com/economia-politica/anticipo-los-17-proyectos-que-pidio-argentina-para-que-financie-china/>

Carlos Kirchner y Gobernador Jorge Cepernic” sobre el río Santa Cruz, el gasoductos en Vaca Muerta, acueductos, puentes como el de Chaco-Corrientes y el nuevo enlace Santa Fe-Paraná obras centrales en el desarrollo de corredores bioceánicos, corredores viales, conectividad y fibra óptica, planes de vivienda, parques eólicos, entre varios otros que incluyen también la modernización de varias líneas de ferrocarril (Roca, San Martín, Mitre)³⁰. Asimismo, Argentina solicitó ingresar al BRICS, el grupo de economías emergentes compuesto por Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica.

El interés de China en la hidrovía se hizo visible tras el último llamado a licitación para el dragado de ésta, en el cual, uno de los consorcios que se presentó es el de la compañía china Communications Construction Company (CCCC)³¹. Se trata de una empresa multinacional china de ingeniería e infraestructura, cuyo principal accionista es el Estado chino, del cual proviene gran parte de su financiamiento. Esta es contratista de múltiples proyectos de la iniciativa BRI, como autopistas y ferrocarriles. Pese a la impugnación de la empresa asiática en la denominada “licitación corta” China mantiene el interés en la circulación de la hidrovía³².

Su motivación tiene al menos dos puntos nodales: por un lado, mejorar y optimizar la circulación de Confluencia al norte, hasta el Mutum, donde desde Puerto Ruiz (Bolivia), China busca exportar el mineral de hierro que extrae de uno de los yacimientos más importantes de la región donde la empresa estatal china Sinosteel se adjudicó la licitación a principios de 2016. Por otro lado, China tiene interés en fortalecer la presencia en la región de COFCO³³, su mega empresa del agronegocio estatal que opera en Puerto General San Martín, y que se convirtió en una de las principales agroexportadoras desde la cosecha 2018/2019 en Argentina.

.....
30. Deutsche Welle Brasil “Argentina adere a megaprojeto de infraestrutura da China” 7/2/22 <https://www.dw.com/pt-br/argentina-adere-a-megaprojeto-de-infraestrutura-da-china/a-60684853>

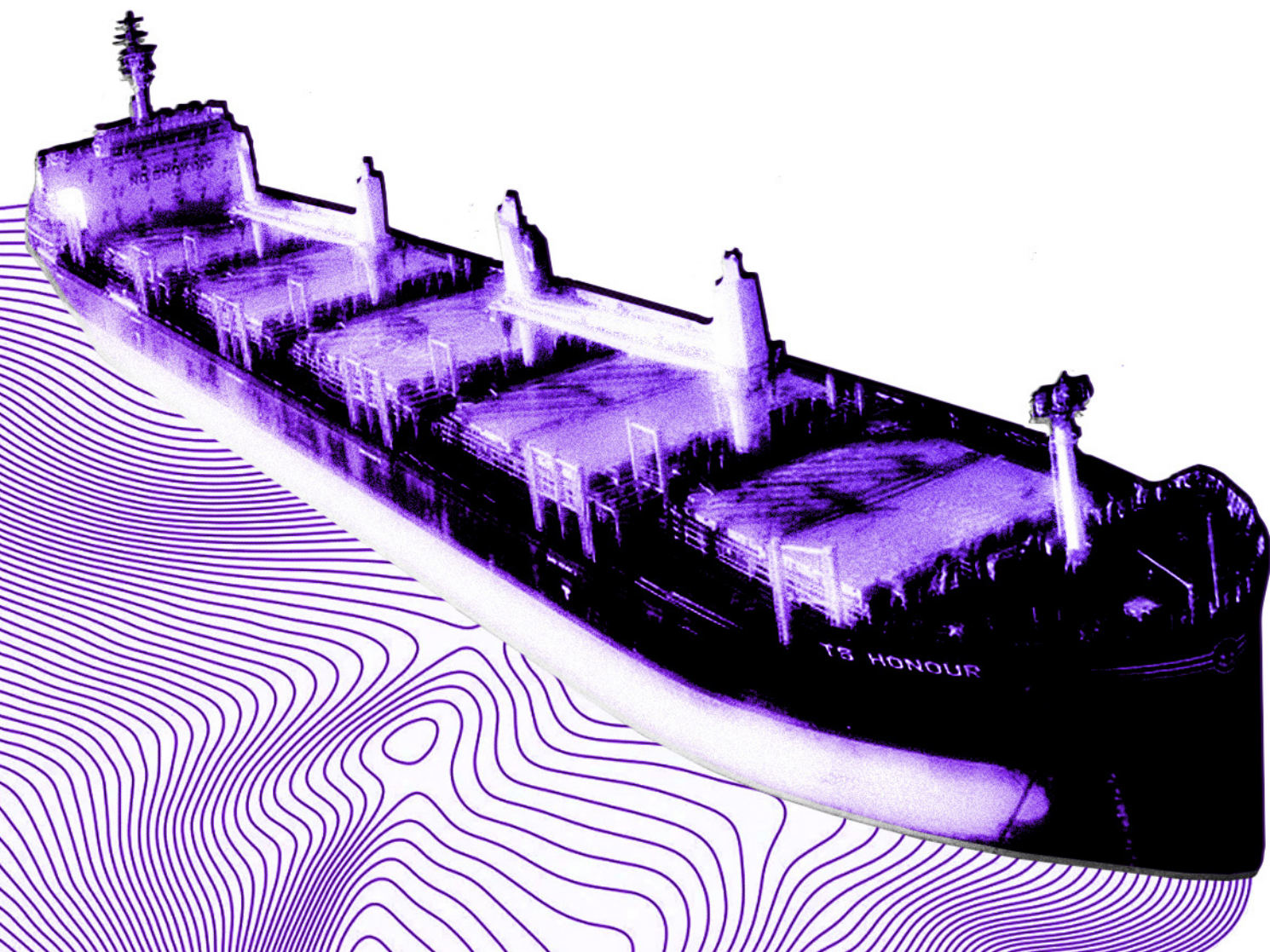
31. Diálogo Chino. (12/6/2020) “CCCC expande sus dominios en América Latina”. Disponible en <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/cccc-expande-sus-dominios-en-america-latina/>

32. La empresa habría manifestado su rechazo por la vía política, presionando mediante una carta al Ministro de Transporte Alexis Guerrero y manifestando su disconformidad por la calificación negativa de los antecedentes técnicos dictaminados por la comisión evaluadora de la licitación.

33. Esteban Actis argumenta que “Uno de los déficits chinos es la capacidad de autoabastecerse de alimentos y por eso invierten en infraestructura en países productores.

China quiere estar en toda la cadena de valor alimentaria, tanto en la producción como en la logística, de allí COFCO y el interés por controlar el dragado y mantenimiento de la hidrovía”.

Ver: Infobae, (17 de noviembre de 2020). Empresas de China y Europa se disputan la mayor autopista fluvial de Sudamérica. Disponible en: <https://www.infobae.com/america/agencias/2020/11/17/empresas-de-china-y-europa-se-disputan-la-mayor-autopista-fluvial-de-sudamerica/>



Consideraciones finales

El vencimiento de la concesión de las tareas operativas sobre la hidrovía, abrió un debate sobre la administración de una de las vías fluviales más importantes de la región, llevando a los actores políticos, económicos y sociales a posicionarse sobre el futuro hidrovial. Ese debate sin embargo prioriza aspectos vinculados a la producción y exportación de commodities y obtención de divisas, relegando otras dimensiones que hacen a las condiciones de existencia de poblaciones y ecosistemas de un territorio amplio, diverso y complejo.

Los 25 años de desregulación sobre el río Paraná consolidaron un escenario dónde los usos del territorio están fuertemente concentrados. En la actualidad, **los actores interesados en la gestión de la hidrovía** son un puñado de empresas quienes hacen un uso intensivo del río por el que sale alrededor del 80% de las exportaciones argentinas. Pero para que esto sea posible dos condiciones son indispensables: reformas legales, que se fueron construyendo desde los años 90, e intervenciones técnicas y obras de infraestructura. En la medida en que el conjunto de esas reformas legales y obras de infraestructura crean un marco atractivo para las inversiones, prevalecen los sectores más concentrados y los actores oligopólicos en desmedro del desarrollo de otras actividades y otros actores.

Es así como exportadoras, semilleras y dragadoras transnacionales, cámaras de comercio, puertos privados, centrales agrarias y agroindustriales, gobiernos nacional y provinciales, constituyen el con-

glomerado de actores que se benefició en estos 25 años de expansión de la demanda de commodities para lo que la hidrovía significó un eslabón central que aspiran a mantener bajo su control.

Los proyectos principales de estos actores se articulan sobre la hidrovía en la actualidad. Por un lado, la Ley de Promoción Agroindustrial, una idea que tuvo inicio en el sector privado en el marco del Consejo Agroindustrial Argentino que nuclea a 60 cámaras del sector y que luego el gobierno asumió como propia y materializó en un proyecto. La ley pone como meta alcanzar 200 millones de toneladas de cereales y oleaginosas para el año 2030 mediante beneficios fiscales e impositivos. Un paquete de medidas que va en el sentido de profundizar el modelo vigente en detrimento de otras prácticas productivas. Por otro lado, la demanda empresarial por profundizar la ruta troncal de la hidrovía hasta los 40 pies. Un crecimiento de las toneladas de cereales exportables requiere expandir la superficie de tierra para agricultura y garantizar una circulación ágil y eficiente, por lo cual, tras anunciarse la apertura de una nueva licitación del tramo argentino de la hidrovía al igual que en la primera y única reunión del Consejo Federal, se anunció que uno de los objetivos del nuevo contrato de concesión del servicio de dragado y balizamiento del río Paraná será llevar en cinco años la profundidad del canal de navegación a 40 pies.

Estos proyectos se desarrollan en un contexto de expansión de la presencia china en la región, con mayor demanda de materias primas y un aumento en la inversión en infraestructura. A diferencia con las dos décadas pasadas -dónde IIRSA hegemonizó las iniciativas de integración física regional-, en la actualidad la Nueva Ruta de la Seda -de escala global-, canaliza las inversiones en infraestructura, profundizando la dependencia de América Latina de la exportación de bienes primarios hacia los centros industrializados. China ya demostró sus intenciones de participar, vía licitación y préstamos, en el funcionamiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná, un canal de circulación fluvial importante para la producción de COFCO, la agroexportadora china más importante en la región.

La hidrovía y el negocio de los bienes naturales

La exportación de productos con escaso valor agregado y en grandes volúmenes, como las cargas agroindustriales o mineras, requiere de un transporte a bajo costo y que permita la circulación ininterrumpida. Tres condiciones fueron transformando al río Paraná en la arteria principal de salida de materias primas desde la Cuenca del Plata: la posibilidad del tránsito constante las 24 horas los 365 días del año, la optimización del calado que permite el ingreso de buques del gran porte hasta la ciudad de Santa Fe y las articulaciones multimodales de características bioceánicas.

La expansión de una red multimodal que articula la hidrovía con otros medios de transporte -carretero y ferroviario- genera dinámicas proclives a un aumento en la circulación fluvial. Los corredores bioceánicos que conectan diferentes regiones productivas y zonas altamente dotadas de bienes naturales con los puertos del Paraná transforman a éstos en pivotes articuladores de flujos Norte-Sur y Este-Oeste. De estas articulaciones el Corredor Bioceánico Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo, ubicado en zona de mayor concentración de la producción agroindustrial, es el que cobra mayor relevancia y sobre el que se proyectan grandes obras de infraestructura con la intención de agilizar la circulación rumbo al Océano Pacífico dada la relevancia y el peso de la demanda China de commodities.

Los actores centrales del modelo presionan al Estado para que garantice las obras necesarias para la extracción y circulación de bienes comunes, los gobiernos realizan esas megaobras mediante préstamos de instituciones financieras como el BID o el Banco Asiático de Inversiones, lo que redundo en mayor endeudamiento externo e impactos ambientales diversos.

El debate sobre la soberanía en el proceso actual de planificación de la hidrovía

El vencimiento de la concesión de las tareas operativas sobre la hidrovía abrió un contexto propicio luego de 25 años de privatización para instalar el debate sobre los usos y el control soberano sobre el río Paraná.

El debate central que impulsaron los sectores "soberanistas" se basó en que la coyuntura generó una oportunidad para revertir las políticas de privatización aún presentes sobre el río Paraná, centrando el argumento en que en este período de concesión no hubo un control efectivo sobre lo que se exportó, ni se acreditaron los trabajos realizados de dragado y balizamiento, aumentó el contrabando y la su-

b facturación, y no hubo estudios de impacto ambiental eficientes. La discusión soberana, para estos actores se concentró en las cuantiosas ganancias que podría tener el Estado al recuperar la gestión hidroviaria, una flota propia y una salida soberana por el canal de Magdalena.

Una postura anclada en el control del Estado sobre el complejo exportador del río Paraná pero sin poner la atención principal en las demandas de las comunidades locales, la expansión del agronegocio sobre otras actividades productivas, los desplazamientos de comunidades campesinas e indígenas, el impacto ambiental directo e indirecto del funcionamiento hidroviario, entre otros factores.

En tal sentido, resulta relevante afirmar que una mirada integral sobre la soberanía no debería concebir a la circulación y la logística exclusivamente como dimensiones de la política comercial, como un negocio al servicio de las exportadoras, sino como integradas a procesos y equilibrios más amplios, donde la democratización de los usos del territorio (la desmonopolización), la sustentabilidad ambiental y social y la participación amplia de los actores sociales en los procesos de toma de decisiones ocupen lugares centrales y no meramente consultivos. Mirar al río como un territorio nodal en la reproducción material y cultural de los pueblos.

Aspectos ambientales, sociales y territoriales en la discusión sobre la soberanía en la hidrovía

Si bien los aspectos ambientales, sociales y territoriales son mencionados en ciertas ocasiones en el debate sobre la soberanía en la hidrovía, suelen tener un lugar subordinado frente a la cuestión del control estatal sobre la administración y las tareas operativas. Son los movimientos sociales -colectivos, organizaciones y movimientos ambientalistas- quienes han instalado estas dimensiones en el debate público.

La concepción del río Paraná como una hidrovía, instalada en los años 90 y sostenida en la actualidad por las políticas estatales, vulneró y vulnera su carácter esencial en la reproducción material y cultural de las comunidades que viven en los territorios de la cuenca y obtura una discusión integral sobre la soberanía. Pensar el río sólo como una arteria de circulación comercial lleva a los actores hegemónicos, en un contexto de crisis y dificultades en la circulación, a imponer políticas e intervenciones técnicas que generan impactos ambientales y sociales, en muchos casos irreversibles. Un aspecto no valorado, o considerado parcialmente, en las discusiones presentes sobre el río Paraná.

En tal sentido, es importante mencionar al menos tres de las demandas urgentes de los movimientos sociales en Argentina que materializan en la discusión pública una concepción más amplia e integral de soberanía:

- Sanción de una ley de humedales que establezca presupuestos mínimos para la conservación, uso racional y sostenible de los mismos, teniendo en cuenta que en el 2020 fueron arrasadas 486.934 hectáreas de humedales como consecuencia de los incendios que afectaron a más de un millón de hectáreas en todo el país.
- Cumplimiento efectivo de la Ley de Bosques, tras 15 años de su sanción, un porcentaje importante de las talas realizadas se llevan adelante en bosques “de alta protección”, lo que evidencia la insuficiencia de controles y sanciones.
- Construcción de un espacio de participación efectivamente multisectorial para la discusión de las políticas sobre la hidrovía, que garantice la gobernanza con participación real de las comunidades, instituciones y movimientos, superador del fallido Consejo Federal creado en el año 2020.

Es urgente la construcción de espacios de decisión, que habiliten una participación real de las comunidades frente a la omnipresencia de los usos de las grandes empresas, mayoritariamente transnacionales, espacios respetuosos de las prácticas y las culturas de las comunidades que preservan históricamente el río como un territorio para la vida y no como un autopista fluvial al servicio de las demandas del comercio internacional.

Referencias bibliográficas:

- Álvaro Á. (2021). Extractivismo, producción del territorio y conflictos en la Hidrovía Paraguay-Paraná. Revista Realidad Económica 344, Año 51 (pp.39-68) issn 0325-1926, Buenos Aires.
- Barrenengoa A. (2017). El proceso de integración latinoamericana desde la experiencia de la UNASUR. En Revista Realidad Económica 305, (pp. 11 - 32), Buenos Aires.
- Berringer, T. (2015). A burguesia brasileira e a política externa nos governos FHC e Lula. Curitiba: Appris.
- Caputo Orlando. (2007). América Latina: la invasión de las transnacionales productivas y financieras. CELA, Centro de Estudios Latinoamericanos Justo Arosemena. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsd/collect/pn/pn-001/index/assoc/D6351.dir/america.pdf>.
- Lapolla A. (2005). Estado y economía: algunos aspectos relacionados a la biotecnología transgénica en la Argentina y sus efectos sociales. Disponible en: <https://www.biodiversidadla.org/Documentos/Estado-y-economia-algunos-aspectos-relacionados-a-la-biotecnologia-transgenica-en-la-Argentina-y-sus-efectos-sociales>.
- Orellano L. (2020). Argentina sangra por las barrancas del Río Paraná. Editorial Ágora, Buenos Aires.
- Rofman, A. (1993). Las economías regionales. Un proceso de decadencia estructural. En: Bustos, P. (comp.) Más allá de la estabilidad estructural, Fundación Friedrich Ebert, Buenos Aires.
- Slipak A, Ghiotto L. (2019). América Latina en la Nueva Ruta de la Seda. El rol de las inversiones chinas en la región en un contexto de disputa (inter)hegemónica. Cuadernos de Estudios Latinoamericanos (CEL), (pp. 26-55), Buenos Aires.
- Vega Cantor, Renan. (2009). Crisis civilizatoria. Revista Herramienta, N° 42. Disponible en: <http://www.herramienta.com.ar/revista-herramienta-n-42/crisis-civilizatoria>.

Fuentes documentales:

- Administración General de Puertos S.E. (2022). "Vía navegable troncal: Informe de gestión febrero de 2022". Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/navegable-troncal-informe-de-gestion-de-febrero>
- Bolsa de Comercio de Rosario. (2022). "Cargill encabeza el ranking de exportadores de Argentina en el año 2021". Disponible en: <https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/90595>
- Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas; Cámara de Puertos Privados Comerciales; Bolsa de Comercio de Rosario. (30/03/2020). "El río suena. Se viene otra bajante y es imperioso solucionar el dragado de la hidrovía". Disponible en: <https://www.bcr.com.ar/es/sobre-bcr/medios/noticias/el-rio-suena-se-viene-otra-bajante-y-es-imperioso-solucionar-el-dragado>

- CAUCE. (2020). Hidrovía Paraná-Paraguay: Aspectos básicos, su historia y actualidad. Disponible en: <https://cauceecologico.org/wp-content/uploads/2020/07/CauceHPP-2.pdf>
- CAUCE. (2021). Propuesta de organizaciones sociales y ecologistas para el Consejo Federal Hidrovía. Disponible en: <http://cauceecologico.org/wp-content/uploads/2021/03/ PRO-PUESTA-DE-LAS-ORGANIZACIONES-SOCIALES-Y-ECOLOGISTAS-PARA-EL-CON-SEJO-FEDERAL-DE-LA-HIDROV%C3%8DA-1-1.pdf>
- CELAG. (7/1/2020). Iniciativa «América Crece»: América Latina para EEUU. Disponible en: <https://www.celag.org/iniciativa-america-crece-america-latina-para-eeuu/>
- CIARA -CEC. (abril de 2022). Liquidación de divisas mes de marzo. Disponible en: https://www.ciaracec.com.ar/ciara/descargar/01042022_220401-liquidacion-de-divisas-01-04-22.pdf
- Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata. (2017). Análisis diagnóstico transfronterizo de la Cuenca del Plata, EEUU. OEA.
- Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata. (2017a). Degradación de tierras en la Cuenca del Plata, EEUU. OEA.
- Congressional Research Service. (2020). “China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities” en Background and Issues for Congress. Disponible en: <https://fas.org/sgp/crs/row/RL33153.pdf>
- De Souza J. - Samek V. (2021). “Inversiones chinas en América Latina y El Caribe. Coexistencia pacífica ¿imaginario o realidad?” CAUCE. Disponible en: <https://grefi.info/inversiones-chinas-en-america-latina-y-el-caribe-coexistencia-pacifica-imaginario-o-realidad/>
- Dirección Nacional de Puertos y Vías Navegables. (2022). “Mapa de los Puertos Argentinos”. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-mariana-mercante/Mapa-de-Puertos-Argentinos>
- FARN. (2021). “Las inversiones chinas en la infraestructura para la exportación. ¿Quién se beneficia?” Disponible en: https://farn.org.ar/wp-content/uploads/2021/07/DOC_IN-VERSIONESCHINAS_links.pdf
- Humedales sin Fronteras, (2021) “Delta del Paraná. Las quemadas no tienen fin”. Disponible en: <https://tallerecologista.org.ar/wp-content/uploads/2021/08/INFORME-IN-CEN-DIOS-2021.pdf>
- IIRSA “COSIPLAN, (2017). Cartera de Proyectos 2017 (Informe Técnico). UNASUR “COSIPLAN Secretaría del CCT Foro Técnico COSIPLAN-IIRSA INTAL “Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe. Buenos Aires.
- INDEC, (2021). Comercio exterior. Complejo exportador. Vol. 6 N.º 4 Disponible en: https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/complejos_03_22BE7DF71128.pdf
- INDEC, (2022). Encuesta Nacional de Grandes Empresas. Año 2020. Disponible en: https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/enge_01_220645761023.pdf
- Instituto Argentino para el Desarrollo Económico. (2021); “El corredor del Litoral: un debate estratégico para el desarrollo”. Disponible en: https://www.iade.org.ar/system/files/el_corredor_del_litoral_-_un_debate_estrategico_para_el_desarrollo.pdf

- Interpuertos. (2016). "Proyectan convertir a Santa Fe en la Rotonda Logística del País". Disponible en: <http://interpuertos.com.ar/proyectan-convertir-a-santa-fe-en-la-rotonda-logistica-del-pais-2/>
- Red Agroforestal Chaco. (2013). Tercer Informe Conflictos sobre la Tenencia de la Tierra y Ambientales en la Región Chaqueña Argentina. Disponible en: https://redaf.org.ar/wp-content/uploads/2013/07/3informeconflictos_observatorioredaf.pdf
- Taller Ecologista y Ríos Vivos. (2005). "Los dueños del río". Disponible en: <https://tallerecologista.org.ar/wp-content/uploads/2019/02/DuenosRio.pdf>
- Taller Ecologista (2021). Ríos para la Vida. Una revisión de los estudios de impacto ambiental de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Disponible en: <https://tallerecologista.org.ar/wp-content/uploads/2021/02/Revision-EIA-HPP.pdf>
- Trenes Argentinos Cargas. (Abril de 2022). Nuevo récord de Trenes Argentinos Cargas para el primer trimestre 2022. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/nuevo-record-de-trenes-argentinos-cargas-para-el-primer-trimestre-2022-0>

Fuentes periodísticas:

- Agencia Télam. (7/5/2021). "Taiana definió al Canal Magdalena como una cuestión de soberanía". Disponible en: <https://www.telam.com.ar/notas/202105/553393-hidrovia-canal-magdalena-taiana.html>
- Álvarez Á. (10/3/2021). "Las arterias de las corporaciones en el corazón geopolítico de América del Sur". NODAL. Disponible en: <https://www.nodal.am/2021/03/la-arteria-de-las-corporaciones-en-el-corazon-geopolitico-de-america-del-sur-por-alvaro-alvarez/>
- Ámbito Financiero. (2/12/2018). "Cumbre Macri-Xi Jinping: Argentina y China firmaron 30 acuerdos para comercio e inversión". Disponible en: <https://www.ambito.com/politica/g20/cumbre-macri-xi-jinping-argentina-y-china-firmaron-30-acuerdos-comercio-e-inversion-n5002859>
- Aranda D. (1/10/2021). "Gobierno transgénico: una ley a medida del agronegocio" Agencia Tierra Viva. Disponible en: <https://agenciaterraviva.com.ar/gobierno-transgenico-una-ley-a-medida-del-agronegocio/>
- Barletti A. (20/4/2021). "Medio Ambiente, el gran ausente en la hidrovía" en El Cronista. Disponible en: <https://www.cronista.com/transport-cargo/medio-ambiente-el-gran-ausente-de-la-hidrovia/>
- Bertelo F. (29/6/2021). "Fuerte rechazo en el agro a que el Estado tome el control de la Hidrovía". <https://www.lanacion.com.ar/economia/campo/fuerte-rechazo-en-el-agro-a-que-el-estado-tome-el-control-de-la-hidrovia-nid29062021/>
- Blettler M., Rico T. (15/11/2020). "El impacto ambiental que se esconde tras la Hidrovía Paraguay - Paraná". Disponible en: https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/268267-el-impacto-ambiental-que-se-esconde-detras-de-la-hidrovia-paraguay-parana-desarrollo-a-toda-costa-area-metropolitana.html
- Carelli Lybch G. (10/10/2020). "La misión del FMI preguntó a empresarios por la Hidrovía Paraguay- Paraná". Disponible en: https://www.clarin.com/economia/mision-fmi-pregunto-empresarios-hidrovia-paraguay-parana_0_WqJAo77Ai.html

- Cronista. (27/12/2021). "Anticipo: los 17 proyectos que pidió Argentina para que financie China". Disponible en: <https://www.cronista.com/economia-politica/antipo-los-17-proyectos-que-pidio-argentina-para-que-financie-china/>
- Cronista. (7/2/2021). "Argentina y China apuran un plan de inversiones por u\$2 30.000 millones" Disponible en: <https://www.cronista.com/economia-politica/argentina-y-china-apuran-un-plan-de-inversiones-por-us-30-000-millones/>
- Deutsche Welle Brasil. (7/2/2022). "Argentina adere a megaprojeto de infraestrutura da China". Disponible en: <https://www.dw.com/pt-br/argentina-adere-a-megaprojeto-de-infraestrutu-ra-da-china/a-60684853>
- Diálogo Chino. (8/2/2022). "Argentina se suma a la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda". Disponible en <https://dialogochino.net/es/comercio-y-inversiones-es/50966-argentina-se-suma-a-la-iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta-de-china/>
- Diálogo Chino. (12/6/2020). "CCCC expande sus dominios en América Latina", Disponible en: <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/cccc-expande-sus-dominios-en-america-latina/>
- Hiba J. (25/12/2020). "Los estudios de impacto ambiental bajo la lupa de los ambientalistas en Aires de Santa Fe." Disponible en: <https://www.airedesantafe.com.ar/ambiente/los-estudios-impacto-ambiental-la-hidrovia-del-rio-parana-la-lupa-los-ambientalistas-n184589>
- Infobae. (17/11/2020). "Empresas de China y Europa se disputan la mayor autopista fluvial de Sudamérica" Disponible en: <https://www.infobae.com/america/agencias/2020/11/17/empresas-de-china-y-europa-se-disputan-la-mayor-autopista-fluvial-de-sudamerica/>
- INFOCAMPO (23/8/2016). COFCO se quedó con el 100% de Nidera. Disponible en: <https://www.infocampo.com.ar/cofco-se-quedo-con-el-100-de-nidera/>
- La Nación, (18/7/2017). "Renuevan el swap de US\$ 10.375 con China por tres años". Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/economia/renuevan-el-swap-de-us-10375-con-china-por-tres-anos-nid2044902/>
- Navone F. (8/4/2022). "En el sector agroexportador crece la resistencia a como están manejando la hidrovía" Disponible en: <https://www.lapoliticaonline.com/san-ta-fe/en-el-sector-agroexportador-crece-la-resistencia-a-que-la-agp-siga-manejando-la-hidrovia/>
- Profeta D. (28/01/2022). "Ley Agroindustrial: la profundización del modelo y más impactos ambientales" Disponible en: <https://agenciatierraviva.com.ar/ley-agroindustrial-la-profundizacion-del-modelo-y-mas-impactos-ambientales/>
- Risso N. (22/03/2022). "Crece la pelea por la Hidrovía". Página 12. Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/409657-crece-la-pelea-por-la-hidrovia>
- Solernou B. y Treber R. (14/11/2020). "La soberanía o la dependencia de la Patria tienen un origen común: el mar". El Ciudadano. Disponible en: <https://www.elciudadanoweb.com/la-soberania-o-la-dependencia-de-la-patria-tienen-un-origen-comun-el-mar/>
- Slipczuk M. (29/6/2020) "Bullrich: "El préstamo mayor de plata que tuvo Vicentín fue en la época del kirchnerismo, con más de US\$ 200 millones". Disponible en: <https://chequeado.com/ultimas-noticias/bullrich-el-prestamo-mayor-de-plata-que-tuvo-vicentin-fue-en-la-epoca-del-kirchnerismo-con-mas-de-us-200-millones/>

ENTRE EL RÍO Y LA AUTOPISTA ELUVIAL

