

*Barrenengoa, Amanda*

## ¿Qué integración para qué desarrollo? Reflexiones a partir del caso de la Hidrovia Paraná-Paraguay

---

**Revista transporte y territorio**

*2022, nro. 26, p. 56-80*

*Barrenengoa, A. (2022). ¿Qué integración para qué desarrollo? Reflexiones a partir del caso de la Hidrovia Paraná-Paraguay. Revista transporte y territorio (26), 56-80. En Memoria Académica. Disponible en:  
[https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.15205/pr.15205.pdf](https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.15205/pr.15205.pdf)*

Información adicional en [www.memoria.fahce.unlp.edu.ar](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar)



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons  
Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

# ¿Qué integración para qué desarrollo? Reflexiones a partir del caso de la Hidrovía Paraná-Paraguay



Amanda Barrenengoa

abarrenengoa@fahce.unlp.edu.ar

Instituto de Investigaciones en Humanidades y Cs. Sociales (IdIHCS - Conicet - UNLP),

Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Argentina

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9385-2971>

Recibido: 2 de noviembre de 2021. Aceptado: 8 de diciembre de 2021.

## RESUMEN

Los debates recientes en torno a la Hidrovía Paraná Paraguay a raíz del vencimiento del plazo de la renovación de su concesión en Argentina, se vinculan con las discusiones sobre los procesos de integración regional y las distintas visiones en torno al desarrollo. En este artículo se abordan algunas de las dimensiones más relevantes del caso del corredor fluvial argentino, en diálogo con indagaciones previas realizadas durante la investigación doctoral, en el marco de los procesos de integración regional reciente, y desde un enfoque multiescalar. Comprendiendo las múltiples dimensiones de los procesos de integración, situamos históricamente las acciones que fueron insertando a la región de la Cuenca del Plata en las lógicas globales de concentración del capital y extracción de recursos estratégicos, con impactos en los territorios y en las actividades productivas. Nos interrogamos por las posibilidades que se inauguran para el Estado argentino en el presente, caracterizado por grandes transiciones y reestructuraciones del escenario internacional, marcadas por la presencia de China y el declive de Estados Unidos.

**Palabras clave:** Integración regional. Desarrollo. Infraestructura. Transporte. Territorio.

¿Which Integration for what kind of development? Reflections based on the Paraná- Paraguay Waterway case

## ABSTRACT

The recent debates about the Paraná- Paraguay Waterway due to the expiration of the concession in Argentina, are part of the discussions about the regional integration process and different views about development. In this article we analyze some of the most relevant dimensions among the case of the Argentinian river corridor that dialogue with previous doctoral research work in the framework of recent regional integration, in a



multiscale focus. By understanding the multiple dimensions that integration processes have, we place the actions that were historically inserting the region of the River Plate basin in global dynamics of capital concentration and extraction of strategic resources, with impacts in territories and productive activities. We ask about the possibilities that arise for the Argentinian State in the present, characterized by important transitions and restructuring of the international scene marked by the Chinese presence and the decline of the United States of America.

**Keywords:** *Regional Integration. Development. Infrastructure. Transportation. Territory.*

**Palavras-chave:** *Integração regional. Desenvolvimento. Infraestrutura. Transporte. Território.*

## INTRODUCCIÓN, ENFOQUE Y PERSPECTIVA

El presente artículo<sup>1</sup> busca abordar el caso del corredor fluvial conocido como la Hidrovía Paraná-Paraguay (HPP), a partir de un análisis de distintas dimensiones de relevancia, desde una perspectiva multiescalar (Fernández, 2009). Es decir, se indaga en la situación reciente de la HPP en el marco de una agenda nacional y regional de integración y desarrollo, contemplando distintas dimensiones problemáticas en interrelación con procesos de integración nacional y regional sudamericana, desde el pensamiento crítico latinoamericano. En un escenario que comienza a visualizarse como de post pandemia, se recuperan los antecedentes recientes y principales rasgos de las políticas de integración en infraestructura, junto con los modelos de integración desde los cuales se fueron concebidas históricamente. En ellas intervienen aspectos multiescalares que interrelacionan las agendas nacionales con las regionales, en un escenario internacional de grandes crisis y transiciones sociales e históricas, que viene impactando y transformando los territorios de manera considerable. Nos preguntamos entonces por los modelos de desarrollo e integración que han primado en la región y en Argentina, para abordar el caso puntual de la HPP y profundizar las reflexiones en un contexto de importantes crisis y transiciones a escala global (Merino, 2020).

En cuanto a lo regional, se tienen en cuenta dos períodos en específico, por un lado, el ciclo de regionalismo abierto, enmarcado en las políticas de apertura comercial, que signaron las tres últimas décadas del siglo XX, cuando se produjeron importantes reestructuraciones a nivel del capitalismo mundial. Por otro lado, el ciclo que comienza a asomar una vez iniciado el siglo XXI y que recibe, de acuerdo con la bibliografía específica, diferentes acepciones y caracterizaciones entre “postliberal” (Sanahuja, 2012; Motta Veiga y Ríos, 2007), “posthegónico” (Rigirozzi y Tussie, 2012) o “autónomo” (Briceño Ruiz, 2013; Merino, 2018). Independientemente de estas, dicho período va a ser identificado como aquel en el cual proliferaron propuestas de integración regional que tendieron a conformar un bloque sudamericano a partir de políticas de integración que iban más allá de la articulación económico y comercial, incorporando la agenda social, de seguridad y defensa, de infraestructura, salud, entre otras.

Ahora bien, adentrándonos en la escala nacional, la centralidad del corredor fluvial Paraná-Paraguay para la Argentina es tal que, de cada diez exportaciones, ocho atraviesan alguno de sus 3500 kilómetros, lo cual conlleva preguntarnos por el comercio exterior, la producción que circula por esas vías, las empresas que concentran el sector, el rol del Estado argentino y la apropiación de las riquezas que emergen en un circuito cuyos actores vienen acumulando enormes ganancias. La vía navegable también se

<sup>1</sup> El título de este artículo fue inspirado en el artículo de Víctor Ramiro Fernández (2009) “¿Qué desarrollo regional para qué desarrollo nacional?” Desafíos para una Argentina post neoliberal, en el cual desarrolla, entre otros aspectos de gran relevancia, la perspectiva multiescalar que aquí se recupera.

erige en uno de los principales reservorios de recursos estratégicos que habitan el mar argentino y que lo conectan con lugares de producción y circulación relevantes para la economía nacional y regional (Álvarez, 2019b). Ubicada en un área estratégica del país y la región, conformada por los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, el corredor recibe las cargas más importantes de todas las economías de la Cuenca del Plata<sup>2</sup>. El contenido de las mismas fue modificándose a medida que avanzaba el corrimiento de la frontera agrícola, y las necesidades de mejorar las vías de navegación por los ríos Paraguay y Paraná, por los que transitan mercaderías de Argentina, Brasil, Paraguay y Bolivia (Álvarez, 2019a). El caso de la Hidrovía retomó fuerza tanto en la agenda política como en la escena pública, a raíz del vencimiento del plazo de la concesión privada de la misma en abril del 2021, lo que reabrió disputas y debates a partir de los diferentes posicionamientos de actores locales como las comunidades, colectivos y organizaciones políticas y ambientales, funcionarios políticos, autoridades provinciales, nacionales y municipales, representantes empresariales y sindicales, entre varios otros. Esta coyuntura puntual nos lleva a reflexionar por las diferentes esferas que el tema abre.

De esta manera, para abordar y aportar una visión acerca de fenómenos de gran complejidad que involucran distintas dimensiones de peso, es preciso situar la lectura de problemáticas nacionales en perspectiva regional y en el marco del sistema mundial. De allí que nos proponemos repensar la escala nacional en sus singularidades, sobre todo al momento de indagar y realizar diagnósticos, en el marco de la estructura multiescalar del Estado (Fernández y Brandão, 2015), y de una concepción del mismo como unidad contradictoria y articuladora de diferentes esferas de lo social.

En cuanto a las visiones sobre el Estado, son varios los autores que lo estudian en tanto relación social (Gramsci, 1975; Poulantzas, 1977). En diálogo con estas perspectivas, lo analizamos como articulador de diferentes esferas de lo social, de manera contradictoria y en conjunto con una multiplicidad de actores sociales (Barrenengoa, 2019). Continuando dichas perspectivas, estudios recientes han analizado las relaciones entre el Estado y las clases dominantes en los procesos de integración regional (Thwaites Rey, 2010; Bieler y Morton, 2013; Berringer, 2015). Desde las perspectivas neogramscianas, Robert Cox (1992) ubica a los Estados con un rol de reproducción de la lógica capitalista entre las escalas global y nacional. Por su parte, Bieler y Morton (2013) piensan el orden mundial a partir de las relaciones sociales de producción y el modo en que éstas configuran a las diversas fuerzas sociales. También plantean que el capital es expresado por clases y fracciones de clases que son constitutivas del propio Estado. Buscamos hacer dialogar estas perspectivas con la consideración de que existe una estrecha relación entre la política interna y externa (Van Klaveren, 1992), así como las visiones en torno al desarrollo, la inserción regional y los actores que ésta privilegia. Estas relaciones se perciben con mayor fuerza en las últimas décadas, producto de la mundialización de la economía y de los territorios (Santos, 1996). De esta manera, si bien es posible considerar a la Argentina como una potencia emergente o media (Secches, Vadell y Ramos, 2020), es importante poder situar el análisis -al igual que el resto de los Estados sudamericanos- en el marco de las relaciones desiguales entre centro-periferia (Wallerstein, 2006).

Junto con las diversas recepciones de la idea de desarrollo que existieron a nivel regional, nos interesa especialmente sumergirnos en las especificidades y rasgos singulares de la región latinoamericana, recuperando las producciones teóricas sobre el desarrollo que proliferaron con los trabajos de la Comisión Económica para América Latina (Cepal), teniendo en cuenta la perspectiva de centro-periferia que marca las relaciones

<sup>2</sup> En tanto sistema fluvial, es un espacio hidrográfico transfronterizo que representa un 20% de América del Sur, integrando zonas de Argentina, Brasil, Bolivia, Uruguay y Paraguay.

de dependencia (Prebisch, 1981; Wallerstein, 2006; Fernández, Ormaechea, 2018). Por su parte, los teóricos de la dependencia tomaron como punto de partida la situación de dependencia estructural que afectaba a la región y su consiguiente problematización dado el rasgo inminentemente desigual en el cual Latinoamérica se insertaba a la economía mundial (Furtado, 1971; Dos Santos, 1971; Marini, 1974). En el cruce analítico entre desarrollo e integración, es posible recuperar también la Escuela de la Autonomía, desde las cuales se ha pensado la integración, el desarrollo y la autonomía política (Briceño Ruiz, Simonoff, 2015). Así, en el estudio de las formaciones históricas latinoamericanas podemos concebir a la región como parte de un proceso de desarrollo desigual, lo que ha sido destacado por una pluralidad de estudios.

El actual contexto de pandemia ha puesto en el centro de la escena una crisis que puso en evidencia con mayor fuerza la profundidad de las desigualdades y la crisis global y sistémica (Merino, 2018). No obstante, y más allá de los diferentes enfoques, también se observan dinámicas de grandes disputas en el núcleo del poder mundial. Las reestructuraciones del capitalismo en su fase de globalización y financierización actual -y sus recurrentes crisis- no han podido dar respuesta al histórico problema del desarrollo desigual, consolidando la estructura jerárquica del capitalismo y los diferentes escenarios al interior del Sur Global (Fernández, Trevignani, 2015). En simultáneo a estos complejos procesos, asistimos al paulatino declive de EE. UU. como potencia mundial (Arrighi, 2007; Merino, 2020), a la par del ascenso de China con el crecimiento de sus vínculos comerciales, políticos y diplomáticos con los Estados sudamericanos. Su acercamiento a la región ha desequilibrado el histórico poder unipolar estadounidense y, al mismo tiempo, ha generado nuevos conflictos, lo cual genera interrogantes de distinto orden para el amplio campo interdisciplinar de las Ciencias Sociales.

En torno a los diferentes actores, estrategias y lógicas que se encuentran superpuestas en los territorios, la perspectiva multiescalar nos permite identificarlos y situarlos en distintas escalas espaciales para dar marco a la formulación de políticas y estrategias de desarrollo regional (Fernández, 2009). Junto con estas perspectivas, la herramienta de planificación estratégica resulta también en un aporte relevante para el diseño de políticas públicas y el debate en torno a las capacidades de Estados como el argentino, circunscripto en una lógica de acumulación global que le imprime rasgos específicos. Al igual que el resto de los Estados-nación sudamericanos, su soberanía se encuentra condicionada y estos atraviesan importantes transformaciones a raíz de la dependencia con el sistema mundial. Asimismo, sus clases dominantes se internacionalizan y expanden en estrecha vinculación con estas dinámicas, que configuran estructuras estatales cada vez más permeables a un capitalismo transnacionalizado. Estos procesos ponen de manifiesto las tensiones y contradicciones que habitan en el Estado y los conflictos latentes en una trama de intereses divergentes que atraviesan los procesos de integración y las actividades productivas y financieras.

A partir de estas visiones, indagamos en el caso de la HPP. Con el fin de abordarlo, se ponen en diálogo las tres escalas de análisis para aportar a los debates actuales en torno al desarrollo y la integración regional en el escenario de la post pandemia, es decir: la escala global, la regional y la nacional. Para ello, el artículo se estructura de la siguiente manera:

En primer lugar, se presenta el caso de la HPP señalando algunas de las dimensiones que hacen a su problematización. Luego, para analizarlo en perspectiva histórica, nos remontamos al ciclo conocido como de "regionalismo abierto", señalando las características de las políticas de integración física regional promovidas desde instrumentos regionales, destacando aquellas que persisten, las cuales es preciso tener en cuenta para

un análisis que busque construir una visión actual. En investigaciones previas<sup>3</sup>, se ha puesto de manifiesto el cruce entre las lógicas del sistema mundial (con el protagonismo del capital financiero transnacional) con aquellas lógicas de construcción territorial promovidas por otros actores, con la mediación del Estado nacional (Barrenengoa, 2019). Se examinaron las políticas de integración regional vinculadas a la infraestructura y el desarrollo, desde el estudio de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), lo que dio cuenta de la conjugación conflictiva entre una multiplicidad de actores sociales, en distintas escalas. En esta multiescalaridad, la presencia china emergió como un rasgo sobresaliente del período. Por las implicancias de dicho ascenso, su presencia en América Latina puede ser analizada a partir de diferentes dimensiones, entre las cuales, el marcado interés en el financiamiento de los proyectos de infraestructura cobra una relevancia particular. De allí que en este artículo se busca articular estas escalas en el abordaje de un problema que reviste carácter nacional, pero que contiene implicancias para la región sudamericana, específicamente la Cuenca del Plata, y que introduce interrogantes de relevancia en un nuevo mapa del poder mundial reconfigurado. En este, China sobresale como principal socio comercial de la mayoría de los Estados de la región. En su disputa con otros actores de peso del Norte global, como las empresas transnacionales del complejo del agronegocio, todos obtienen importantes ganancias a partir de los recursos estratégicos con los que cuenta la Cuenca del Plata.

Por ello, en segundo lugar, nos dedicamos a indagar en la HPP en tanto recurso estratégico para el país y la región, situándose en perspectiva geopolítica, es decir, integrando aquellos aspectos que intervienen en el fenómeno visto desde Argentina, a partir de las reestructuraciones más generales que se vienen dando a nivel del sistema capitalista internacional. Al concebir el corredor como recurso estratégico, se plantean interrogantes para pensar en una agenda de desarrollo autónomo. En un contexto de crisis sistémica y grandes transiciones, el caso de la HPP plantea distintas áreas estratégicas que están en juego para Argentina y el conjunto de la región. De esta manera, si bien se concibe a la integración como un proceso multidimensional, se aborda la dimensión física de la misma, teniendo en cuenta la multiplicidad de actores sociales que participan, además de los Estados, en las tramas de estos procesos, vistos “desde arriba” (Kan, 2015), y desde abajo. Coincidimos en torno a pensar conjuntamente a la política, el poder y el Estado (Abal Medina y Cao, 2012) y asumir que, en este caso, el Estado se erige en una pieza y actor clave en el diseño de una estrategia de integración y desarrollo (Fernández y Ormaechea, 2018). En esta, es urgente para países periféricos recuperar la centralidad del Estado al momento de “definir un proyecto social, invertir en obras y servicios, crear y/o reasumir el control de empresas estratégicas, e insertarse en el orden internacional sin resignar soberanía” (Bernazza, 2015:10). En este sentido, situamos la HPP en el marco de las reflexiones en torno a los modelos de desarrollo e integración regional, considerando la agenda de política exterior, desarrollo y comercio como áreas centrales en el diseño de una agenda estatal actual.

Por último, se comparten algunas ideas a modo de síntesis, recuperando algunos de los principales interrogantes que se plantearon. En cuanto a la estrategia metodológica con la que fue realizado este artículo, se priorizó el análisis de fuentes primarias, en diálogo con la lectura de bibliografía especializada, vinculando las categorías con los datos recopilados durante el trabajo de investigación doctoral.

<sup>3</sup> En el presente artículo se recuperan algunas de las indagaciones de la tesis doctoral, en particular, el capítulo referido al caso del Corredor Interoceánico Central, en el marco de la participación brasileña en el COSIPLAN, cuya citación se encuentra en el apartado de la bibliografía.

## LA HIDROVÍA EN EL MARCO DE LOS CORREDORES DE INTEGRACIÓN: HISTORIZACIÓN Y DEBATES ACTUALES

Desde tiempos históricos, los ríos de la Cuenca del Plata han sido terreno de traslado de múltiples mercancías y de uso por parte de distintos actores extranjeros, tratándose del principal reservorio de agua dulce del planeta. En particular, los ríos Paraná y Uruguay contienen una importante red de afluentes, subafluentes y tributarios menores. El río Paraná es el principal colector de la cuenca con 4880 km, y comunica entre sí los distintos puntos estratégicos de producción entre mercados mundiales. El tramo argentino que va desde Paraná a Paraguay contempla siete provincias argentinas: Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco, Santa Fe, Formosa y Buenos Aires. Por ellas circularon en el año 2019 alrededor de 5000 buques, en torno al complejo agroexportador de la región de Rosario, que se constituye en un polo portuario del cual se trasladan el 75% de los productos cerealeros y sus derivados (Orellano, 2020:48). De allí que se considere su relevancia estratégica en cuanto a su ubicación, los recursos con los que cuenta y las potencialidades de su uso. Asimismo, en cuanto al territorio de la región del Paraná, se trata de una de las zonas más ricas en fertilidad en cuanto a sus suelos, su caudal de agua dulce, su flora, fauna y fuente de energía. Del territorio de América del Sur, la HPP significa un 23% de su superficie (Álvarez, 2019a).

En 1995, el río fue convertido en Hidrovía. Dicha noción está vinculada a la privatización de la vía fluvial y su gestión desde la empresa Hidrovía Sociedad Anónima (HSA), que, unos años después, pasó a constituirse en uno de los principales ejes de la IIRSA. Adentrarnos en los corredores de integración nos permite conocer las tramas que involucran estrategias y actores, en juego en la plataforma territorial de la región sudamericana, sobre la cual se han diseñado políticas y planes de largo plazo en tiempos de IIRSA, y luego desde el COSIPLAN. A su vez, en dicho periodo, uno de los datos más sobresalientes es el giro hacia Asia Pacífico, el centro más dinámico de la economía mundial (Merino, 2020). Ese proceso implica una reorientación de las políticas de infraestructura, ante la necesidad de transportar mercancías y conectarse ya no sólo a través del océano Atlántico, sino también a través del Pacífico, en dirección a los mercados asiáticos. La doble vía a través de los corredores bioceánicos es de sumo interés para distintos actores (Álvarez, 2019b), entre los que se destacan el Estado chino, quien propicia desde hace varios años la planificación de proyectos de infraestructura de largo plazo como lo es el Corredor Bioceánico Central (CBC), ofreciendo financiamiento para su realización (Barrenengoa, 2019). Dicho acercamiento ha ido en simultáneo a su disputa con EE. UU. y a su desplazamiento en términos de las múltiples relaciones con América del Sur. Asimismo, China ha mostrado interés en la concesión de la HPP, dando cuenta de su interés en la financiación de la infraestructura de la Cuenca del Plata.

Ahora bien, para abordar el caso argentino, lo presentamos en diálogo con el análisis de las transformaciones territoriales de los últimos años en la región, mencionando las distintas dimensiones que emergen, junto con las preguntas y debates que cobran relevancia en el contexto actual.

### Presentación y problematización del caso y sus dimensiones

El 30 de abril de 2021 venció la concesión sobre la Hidrovía, establecida por el Decreto N° 253/95 del 21 de febrero de 1995, en el que se adjudica la licitación de la vía navegable troncal “comprendida entre el kilómetro 584 del río Paraná, tramo exterior de acceso al puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 205,3 del canal Punta Indio” al consorcio

Jan De Nul N.V. - Kocourek S.A. De Construcciones C.I.F. E.I. - Horacio O. Albano Ingeniería Y Construcciones S.A.C.I.F.I. y Emepa S.A. (Ministerio de Transporte, 2021). No obstante, en el mes de julio, el gobierno argentino acordó dejar la Hidrovía bajo control estatal, a cargo de la Administración General de Puertos (AGP) junto con la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, mientras gana tiempo para preparar un proyecto de licitación. Los distintos eventos a partir de las fechas de vencimiento de las licitaciones y las nuevas decisiones que se iban tomando, dieron mayor visibilidad pública a los debates por su orientación a futuro, es decir, si se vuelve a privatizar o si el Estado argentino busca gestionar el río bajo su control, prefigurándose distintos escenarios.

Dentro de la alianza de gobierno del Frente de Todos, coexisten diferentes sectores y posiciones que es posible agrupar, a grandes rasgos y con matices, en tres orientaciones; quienes presionan por su estatización; quienes bregan por la continuidad de la concesión en manos privadas, y quienes apoyan la opción alternativa de intervenir desde el Estado en el cobro de los peajes (hasta el año 2021 realizado por la empresa concesionada Hidrovía S. A. sin ningún tipo de control), pero que las tareas de dragado sigan a cargo de empresas privadas por no contar con la tecnología necesaria para la gestión de todas las actividades.

Entre las distintas marchas y contramarchas de estos meses, aún está por verse qué es lo que ocurrirá con la HPP, qué rol asumirá el Estado y cómo continuarán las empresas en su rol a cargo de las distintas tareas del tramo argentino del río Paraná. Abordaremos a continuación las distintas dimensiones de relevancia para abordar el caso, vinculadas con el rol estatal en la HPP, la presencia de empresas transnacionales, los impactos ambientales y las preguntas que surgen de este análisis.

Durante la presidencia de Carlos Menem, en el año 1995 y en el marco de las reestructuraciones y privatizaciones que se llevaron a cabo, la Hidrovía pasó a estar en manos de la empresa belga Jan de Nul, conjuntamente con la empresa nacional EMEPA, quienes conformaron una sociedad concesionaria denominada Hidrovía Sociedad Anónima (HSA). Durante años, estas se ocuparon de gestionar el dragado, el cobro del peaje y la señalización. En el mes de agosto del 2020, el presidente Alberto Fernández convocó la creación de un Consejo Federal que denominó "Acuerdo Federal Hidrovía", del que participan los gobernadores de las siete provincias antes mencionadas, marcando la presencia estatal. En paralelo, comenzó a denunciarse públicamente la subfacturación en las exportaciones de granos y oleaginosas, el contrabando de mercancías, y las pérdidas para el Estado argentino de miles de millones de dólares (Risso, 2021). Como corolario de décadas de retirada del Estado, predominó la ausencia en torno a la gestión, el control y el monitoreo de las actividades, sin contar la participación en el comercio y el desarrollo en el que participan distintos actores económicos. Al respecto, Luciano Orellano (2020:28) se pregunta por los "monstruos invisibles" que rodean al río Paraná y la región de Rosario (Santa Fe) lo cual lleva a indagar en torno a quiénes son los actores que controlan y gestionan el comercio, la navegación, los puertos, la industria, la producción y las riquezas que atraviesan el río Paraná y que atañen a toda la Cuenca.

La pregunta por el qué hacer, desde el Estado, con las rutas marítimas implica preguntarse por la navegabilidad de nuestros ríos, por la comercialización de los productos, por la integración regional hacia dentro y hacia el mercado internacional. Desde una concepción autónoma, el control estatal de estas vías podría significar mayores márgenes de soberanía. A pesar de no contar con el suficiente desarrollo de la infraestructura ni la tecnología para hacerlo, no controlar el comercio exterior sigue pronunciando nuestras relaciones de dependencia y periferialización. Con la creación del Consejo Federal de la Hidrovía que integran también el Ministerio del Interior, Desarrollo Productivo y Transporte, se inaugura la posibilidad de ampliar los actores que tensionan

en torno a qué ocurrirá en el corto y mediano plazo. Sin embargo, al tratarse de una zona clave para la región y el mundo, no es el Estado argentino el único actor que tiene a la HPP en la mira. Por articularse con otros ejes de integración, como el Corredor Bioceánico Central que conecta Brasil con el océano Pacífico y con el mercado asiático, ávido de materias primas locales (Álvarez, 2019a), se le otorga un carácter estratégico que involucra a importantes actores públicos y privados de gran peso.

Por su parte, los actores del complejo agroexportador que operan en Argentina tienen una mirada diferente a la de los sectores del gobierno actual, pretendiendo dar continuidad a la concesión. Al respecto, el por entonces senador Jorge Taiana marcaba como puntos centrales “definir una traza que sirva al interés nacional y no a los puertos privados de las transnacionales”, así como el control sobre el dragado y las empresas que utilizan el río (Risso, 2021). Junto a esto, acompañar el desarrollo de la Hidrovía con una estrategia para los puertos provinciales. Respecto de la licitación, otra idea posible -que se aleja de la estatización como propuesta ideal de acuerdo con Taiana- es que existan varias empresas que adjudiquen la licitación.

Por ello, la relevancia de la presencia estatal se vincula con las posibilidades de hacerse cargo y modificar el uso que hasta el presente tenía la Hidrovía. En este sentido, cobra fuerza la idea de dividir algunos tramos de la HPP entre el Paraná en Santa Fe y el Río de la Plata, incluyendo el Canal de Magdalena. Existen proyectos para el dragado y balizamiento del Canal de Magdalena para que pueda ser aprovechado, evitando el paso por Montevideo. Entre otros actores que apoyan esta iniciativa son Pedro Wasiejko, presidente de Astilleros Río Santiago, por considerarla central para los objetivos de integración nacional y regional. A lo largo del corredor comercial hay puertos para la exportación y plantas de transformación de materias primas en formato de embarcaciones, significando el 80% de las exportaciones de materia prima, entre los que es posible destacar distintos cereales y oleaginosas.

Ahora bien, lejos de tratarse de un rasgo novedoso del período o exclusivo de la Argentina, el modo de acumulación de las empresas transnacionales y grupos económicos locales es ya conocido, así como lo es la centralización y concentración del negocio en unas pocas empresas. En Argentina, empresas como Cargill, Bunge, ADM, Dreyfus, Nidera, COFCO, Glencore, Molinos Río de La Plata, AGD concentran un sector de carácter estratégico de la economía argentina (Orellano, 2020:29). En este sentido, la Bolsa de Comercio de Rosario se erige en un eje a través del cual se canalizan las ganancias que todo el circuito productivo produce. Aquí se abre uno de los grandes asuntos que atañen a la dimensión nacional de esta problemática, vinculada con quiénes son parte del circuito productivo y el comercio exterior de los productos que circulan por las vías navegables. Se trata de empresas que utilizan, desde hace décadas, las vías navegables para comercializar commodities que generan miles de millones de dólares de ganancias. Estas empresas de gran peso y escala, vienen avanzando en las últimas décadas en un proceso de conversión que las erige en los grandes oligopolios que operan en Argentina y de cuyos territorios extraen extraordinarias riquezas.

Durante las últimas décadas, y en particular durante el kirchnerismo (2003-2015), se dieron dos procesos en paralelo, por un lado, la continuidad de la concentración y extranjerización de la economía (Gaggero, Schorr y Wainer, 2014; Santarcángelo y Lucero, 2020), y por otro, la reindustrialización a partir de políticas estatales (Herrera y Tavosnanska, 2011). Coincidimos, más allá de las diferentes posturas en torno a esto, con la distinción que realiza Basualdo (2011) entre los sectores transnacionales -más competitivos en la escala internacional-, y los grupos económicos locales, quienes se vieron fortalecidos durante los gobiernos kirchneristas. Durante el período macrista (2015-2019), a la par de estas dinámicas más generales, hubo un decidido aliento a estas empresas, cuyas ganancias extraordinarias no fueron declaradas, y donde hubo

condiciones garantizadas desde el Estado para que tanto los sectores transnacionales como los grupos económicos locales multipliquen sus ingresos.

De esta manera, la trama de política económica actual permite advertir que, estas empresas han llegado a convertirse en grandes eslabones de las cadenas de valor donde se conjugan maquinarias, paquetes tecnológicos, semillas, tecnología, insumos, productos y ganancias extraordinarias del circuito productivo de agro. A su vez, a raíz del avance del agronegocio, los territorios son revalorizados (Álvarez, 2019a). De acuerdo con Orellano, “cada tres dólares que ingresan a la Argentina, uno viene a Rosario” (Orellano, 2020:30). Así, la provincia de Santa Fe se destaca por exportar productos oleaginosos, cerealeros y cárnicos a los cinco continentes. De acuerdo con cifras del año 2019, casi el 60% de lo que se exporta se concentra en cuatro destinos: en primer lugar, los países de la Unión Europea (20%), luego los países de ASEAN (Sudeste Asiático 17%), seguidos por el Estado Chino, y los países del MERCOSUR (10%) (Orellano, 2020:105). Esto implica que todo intento de planificación estatal tanto nacional como regional se vea permeado por la presencia dominante de los intereses y necesidades de las grandes corporaciones transnacionales.

La relevancia estratégica de la región está dada por el complejo agroexportador y portuario, que se erigen en actividades claves del comercio exterior de Argentina y otros países vecinos. En dichas actividades, es muy clara la concentración por parte de las empresas denominadas ABCD, entre las que es posible destacar por su escala y volumen de ganancias a cinco, de las cuales tres son estadounidenses (ADM, Bunge y Cargill), una francesa (Dreyfus) y una perteneciente al Estado chino (COFCO<sup>4</sup>) (Bolsa de Comercio Rosario, 2020). Tal como se viene afirmando, la empresa china viene en los últimos años liderando el ranking de empresas exportadoras de granos y subproductos en Argentina, en particular, las campañas 2018 y 2019, con 14.5 millones de toneladas (Bolsa de Comercio Rosario, 2020). De acuerdo con el ranking de exportación de la Bolsa de Comercio de Rosario en 2020, COFCO lideró el podio con las mayores cifras de acuerdo con las declaraciones juradas de ventas al exterior (DJVE) de granos, harinas y aceites vegetales (Bolsa de Comercio Rosario, 2020). Esta situación está estrechamente vinculada con el fuerte interés de China por comercializar con América Latina y obtener materias primas para sus poblaciones. Para el período 2018-2019, el segundo lugar en el ranking de ventas lo obtuvo la empresa Cargill, seguida por ADM (Archer Daniel Midland), y luego Bunge. El quinto y sexto puesto lo ocuparon Vicentín y AGD. Estas, junto con Oleaginosa Moreno lideran las ventas de subproductos (trigo, maíz, soja, cebada, sorgo, girasol, arroz, maní, entre los granos, más las harinas y los aceites vegetales y algunas legumbres) derivados de esto, mientras que COFCO, Cargill y ADM lo hacen en relación a la exportación de granos sin procesar<sup>5</sup>. Además, las cifras de 2018 y 2019 muestran récords en las ventas.

Por otra parte, otra de las dimensiones centrales del problema que atañe a la HPP se vincula con la situación a partir de la cual, en el presente, un 98% de los buques que en el presente transitan por HPP son de origen extranjero (Álvarez, 2021). A la par de las profundas reestructuraciones que se dieron al nivel del Estado y la economía en la historia argentina de los últimos 45 años, se dio un desmantelamiento de la flota estatal. Estas políticas, promovidas desde la última dictadura cívico militar (1976), fueron condición de avance para el proyecto neoliberal de profundización de la dependencia. Como afirma Álvarez (2021), al igual que lo que ocurrió con el ferrocarril en términos

4 En un proceso sostenido de expansión, la empresa China National Cereals, Oil & Foodstuffs (Cofco) terminó por adquirir el total del paquete accionario de Nidera y Noble Group (Bolsa de Comercio Rosario, 2020).

5 El informe refiere al uso de las instalaciones portuarias de otras compañías, lo cual dificulta el poder registrar volúmenes ciertos de exportaciones por empresa.

de su uso para la disminución de los costos de transporte para un proyecto primario exportador, el uso de la Hidrovía por parte de los actores que se vienen señalando, permite la vigencia y el sostenimiento de un modelo de acumulación que no ha generado un desarrollo integral de Argentina ni de la región.

Asimismo, las actividades de dragado en busca de mayor profundidad han modificado el medio físico. La crisis ambiental por la que transita hoy la Cuenca, expresada entre otros fenómenos en una de las bajantes más extremas del último siglo, generada y acentuada por el proceso de deforestación y la reducción de los humedales, es otra dimensión de análisis a la hora de estudiar las formas de producción y circulación en la región, dominadas por el modelo del agronegocio y sus consecuentes transformaciones técnicas sobre el medio natural. Junto a este aspecto de gran relevancia, las transiciones que se transitan a nivel mundial revitalizan los debates en torno al medio ambiente al modelo de desarrollo basado en la explotación de recursos naturales que predomina hasta la actualidad.

De acuerdo con un informe de especialistas de la Universidad Nacional de Rosario, más allá de la irregularidad de los ciclos de sequía e inundación, se trata de una sequía histórica por falta de lluvias, que genera la bajante más pronunciada y prolongada de los últimos 70 años<sup>6</sup>. La misma contiene impactos ambientales y sociales (Álvarez, 2019a), como el uso del agua potable y la energía hidroeléctrica afecta también el ecosistema. Se afirma que el humedal, que regularmente está cubierto de agua en más de un 40%, hoy está mayoritariamente seco, significando un porcentaje de cobertura del 6% (UNR, 2021). De esta manera, la falta de caudal de agua no sólo afecta el transporte fluvial sino también otras actividades productivas como la pesca, hidroeléctrica, flora y fauna de alto valor ambiental. Mientras que el caudal de agua que ingresaba al río Paraná en su tramo argentino se ha visto reducido, ingresando un 40% del valor que se promedió en los últimos 25 años (UNR, 2021), la pérdida de rendimiento de las bombas hidroeléctricas podría generar en el corto plazo problemas serios para extraer el agua dulce y proveer a las poblaciones aledañas.

Según los investigadores, no es posible aún saber con certeza cuáles son las causas de esto, pero entre las hipótesis que mencionan una refiere al proceso de deforestación en la selva amazónica en el centro de Brasil y sus efectos en la falta de lluvias. Si bien afirman que también podría tratarse de un nuevo gran ciclo de sequía, insisten en su combinación con la primera opción, siendo ambas extremadamente perjudiciales (UNR, 2021). Al mismo tiempo, los incendios intencionales para avanzar en el corrimiento de la frontera agrícola y en el uso de los terrenos para la producción animal, afectan de manera considerable todas las capacidades del humedal. Lo cual muestra que, tanto por efectos del sobredragado, la sobrepesca, y el resto de las intervenciones humanas, el río ha quedado expuesto a mayores vulnerabilidades, haciendo cada vez más difícil su capacidad de recuperación.

Desde una perspectiva sociológica, los elementos mencionados, son todos rasgos constitutivos del actual sistema de producción capitalista. Es decir, los procesos naturales se encuentran con un contexto social que ha cambiado sustancialmente, por lo cual, las consecuencias son más graves a raíz de la falta de regulación y control, volviendo más vulnerable la vía fluvial ante las acciones humanas. Por ello, los efectos territoriales del sobreuso humano de estos recursos, con fines de acumulación ilimitada están siendo en detrimento de la sostenibilidad de la vida y del ecosistema en el que vivimos. La notable ausencia en las últimas décadas de la fiscalización y el control estatal

<sup>6</sup> La bajante lleva más de dos años, y los mínimos históricos del río a la altura de la ciudad santafesina de Rosario, fueron en los años 1969 y 1944.

sobre estos procesos, entre los cuales se destacan las tareas de dragado por parte de la empresa HSA, terminan por constituir el escenario actual, con el río Paraná planteando dificultades para su navegación y transporte, así como las alteraciones en el ciclo reproductivo de los peces, entre varias otras consecuencias. Ante este panorama, las empresas transnacionales que explotan la región proponen proyectos que redundan en mayores ganancias a partir de la profundización de las tareas de dragado y la continuidad de su rol como concesionarias de la HPP. Junto con la empresa belga, todas las empresas locales y extranjeras del complejo agroexportador avanzan en un camino ascendente de expansión.

De esta manera, además de que continúan primando las lógicas de acumulación y ganancia, expresándose en la constitución de estas empresas a partir de su capital agrario, industrial, comercial y financiero, no existe una mediación estatal que intervenga en el circuito, ni que busque reorientar dichas ganancias en función de un desarrollo y autonomía nacional. Estos procesos encontraron correspondencia con un contexto histórico a partir del cual, desde finales del siglo XX, se avanzó en políticas de integración y que tuvieron a la infraestructura y la integración física como ejes estratégicos de este tipo de desarrollo que viene profundizando las desigualdades. Porque la transferencia de excedentes también radica en los múltiples mecanismos que los distintos actores tienen para obtener sus ganancias, valiéndose de la inacción estatal y de las serias limitaciones para controlar estos procesos.

Por último, otra dimensión clave del problema se vincula con la construcción del Canal Magdalena, que algunos autores (Bilmes y Patronelli, 2021) recuperan como parte de los desafíos de la recuperación de un país fluvial, marítimo, austral y bicontinental que pueda tener una intervención y planificación estatal sobre sus propios recursos. En este sentido, el gobierno argentino busca darle carácter jurídico a la construcción del Canal Magdalena y pensar en la posible apertura de una vía fluvial que evite el paso obligatorio por Montevideo, que se erige en el puerto director de la Cuenca del Plata. La puesta en condiciones de dicho canal, además de permitir una integración fluvial nacional desde Chaco y Corrientes hasta la Antártida, evitaría tener que utilizar el puerto uruguayo, también controlado por las transnacionales. Lo cual guarda relación con la relevancia estratégica de los corredores fluviales, ya que de persistir las condiciones ambientales que generan la bajante, una Hidrovía que con poca agua presentaría dificultades para su navegabilidad. Esta situación modificaría su valor como recurso estratégico, perjudicando a la Argentina y al comercio regional e internacional.

## LA INTEGRACIÓN Y EL DESARROLLO MÁS ALLÁ DE LOS REGIONALISMOS

La IIRSA surgió en el año 2000, integrada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela. En un contexto de hegemonía estadounidense e injerencia en nuestra región, la visualizamos como herramienta que formó parte de políticas promovidas en un contexto de regionalismo abierto, coincidente con los sostenidos intentos por parte de EE. UU. por implementar un Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), que luego iba a ser rechazada en 2005. La IIRSA planteaba por ese entonces, un horizonte mínimo de una década para la consecución de sus objetivos (Staine Prado, 2018:56-57). Los documentos oficiales ponían el acento en las desigualdades geográficas existentes entre los países de América del Sur, y, a partir de ellas, en las necesidades de desarrollar el transporte, la energía y las comunicaciones a partir de la idea de los Ejes de Integración y Desarrollo (IIRSA, 2011).

Además de la planificación territorial, los intereses de organismos multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), aparecían con claridad cuando se trató del financiamiento a los nuevos ejes de integración de la infraestructura. Así, los objetivos de integración física se vincularon directamente con la búsqueda de competitividad y el crecimiento regional (Padula, 2010; IIRSA, 2011). Si observamos lo que se anunciaba por ese entonces en los Documentos del BID, acerca del diagnóstico y la planificación de la infraestructura regional, podemos afirmar que el Banco impulsaba el financiamiento a las obras de infraestructura como receta para acortar la brecha de desigualdad en los países latinoamericanos, algo que no solo no se achicó, sino que se amplió en todos estos años. El modo en que se concebían las políticas de infraestructura muestra la articulación entre los gobiernos, el sector privado y los organismos multilaterales, claves en tiempos de regionalismo abierto y reformas neoliberales. A su vez, alrededor del 50% de la cartera de financiamiento del BID (5 mil millones de dólares anuales), fue dirigida entre los años 2000 y 2009, al financiamiento de la infraestructura. Por ello, la visión que primó por estos años, estuvo mayormente vinculada a una concepción de integración con un sentido comercialista, algo que va a modificarse con el COSIPLAN, junto con la incorporación de los Estados nacionales en la planificación de la infraestructura regional (Padula, 2010; Wegner, 2018). La introducción del financiamiento estatal abría la posibilidad de diseñar desde los márgenes nacionales, proyectos de infraestructura que respondiesen a intereses nacionales. No obstante, no fue necesariamente lo que ocurrió, más allá de importantes intentos, como el caso brasileño, no exentos de importantes limitaciones y conflictos (Barrenengoa, 2020).

Así, en el marco de una amplia cartera de proyectos, la integración a través de puertos e hidro vías era una de las principales áreas de trabajo mediante la cual se buscaba aumentar la conectividad dentro de la región sudamericana y hacia los mercados globales, como factor de desarrollo e integración para los países de la Cuenca del Plata. En documentos oficiales, se destacan como objetivos de dicha área la “competitividad” para abaratar los costos de transporte y la “eficiencia” en términos de promoción de un desarrollo sostenible, en “términos ambientales” (COSIPLAN-IIRSA, 2013). En ese marco, entre las Agendas de Proyectos Prioritarios de Integración (API), se encontraba el “Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos de la Cuenca del Plata”, siguiendo las recomendaciones del estudio sobre la HPP realizado por la Corporación Andina de Fomento (CAF), Banco de Desarrollo de América Latina. Entre los Ejes que integraban los proyectos, la HPP se erigía, después del Eje Mercosur- Chile, en el segundo más grande de la Cartera de Proyectos del IIRSA- COSIPLAN, por su extensa superficie, su volumen de población y PBI (Álvarez, 2019a). Los estudios realizados por la CAF generaron un Acta de Acuerdo firmada en 2010, a través de la cual se acordaba entre el gobierno argentino y la empresa concesionaria, la extensión de la obra de modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización, redragado y mantenimiento desde Santa Fe al norte. Estas actividades buscaban mejorar la navegabilidad fluvial a partir de permitir la navegación durante las 24hs. del día (COSIPLAN-IIRSA, 2013). Al respecto, Álvarez (2019a) señalaba la noción productivista que contienen estos proyectos, desconociendo problemáticas ambientales y sociales y priorizando los intereses de las corporaciones ligadas al agrogocio y al comercio exterior.

En este sentido, algunas lecturas críticas sobre el período destacan las similitudes en el modo en el cual la IIRSA y el ALCA consideraban a los territorios suramericanos, en tanto plataformas de una estrategia de acumulación neoliberal (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007). Es decir, promoviendo una red de flujos comerciales que transformaría territorialmente la región, dada la propuesta de Ejes de Integración y Desarrollo (EID) y Corredores. De hecho, si observamos la distribución en el mapa regional de estos Ejes, notamos cómo fueron pensados como segmentos que permitieran el comercio “hacia afuera”, es decir, hacia el resto del mercado mundial, con énfasis en el giro hacia

Asia- Pacífico. Estos se diseñaron en vinculación al comercio regional y global, y, por ende, al aumento de las exportaciones de bienes primarios (Zibechi, 2016). Las distintas investigaciones afirman que se trató de la profundización de la matriz primaria exportadora y de la reafirmación del rol de nuestra región en la división del trabajo internacional, en tanto proveedora de materias primas, lo que fue históricamente contraproducente a los fines de nuestra autonomía y soberanía regional. De esta manera, un gran número de trabajos acerca de la IIRSA, la caracterizan como la herramienta que impulsó y contribuyó a la materialización de la territorialidad neoliberal en Suramérica, que modificó los territorios a partir de las necesidades del capital transnacional (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007; Padula, 2010; Zibechi, 2016; Wegner, 2018).

Paradójicamente, el COSIPLAN emerge retomando estos planes y asumiendo IIRSA como su Foro Técnico. En investigaciones anteriores (Barrenengoa, 2019), indagábamos en torno al proyecto de Corredor Interoceánico Central (CIC), como ruta de vinculación internacional entre este y oeste, que permitiría el tránsito desde América del sur hacia el Pacífico o el Atlántico, y como un corredor norte- sur. Es decir, vinculando los mercados brasileños, paraguayos y bolivianos con los centros de consumo argentinos y uruguayos, ocupando la misma región que la HPP. Su ubicación nos da cuenta de las políticas comerciales y económicas ajustadas a una estructura productiva determinada, a actividades que se desarrollan, a empresas y productos que utilizan los corredores, sectores económicos, ganancias, e impactos en las poblaciones (Barrenengoa, 2019). Lo cual involucra políticas de integración económica con las actividades de los circuitos productivos regionales. De allí la relevancia de comprender las redes locales y regionales situándolas en el espacio internacional y en las interacciones que se dan entre las distintas escalas, entre las que la presencia china emergió como rasgo sobresaliente del nuevo siglo.

En el caso del Corredor, se destacan la vía fluvial de la Hidrovía Paraná- Paraguay y las carreteras Panamericanas, con dirección norte y sur. Estas tendieron a viabilizar el comercio entre países de la región, a partir del acortamiento del traslado entre los centros de producción y de consumo. Así, se abaratarían los costos de transporte y los productos comercializados. Entre las actividades económico productivas dominantes, el Eje Interoceánico Central (EIC) es, junto con la llanura norteamericana, el área de mayor producción de soja a nivel mundial (Visión de negocios, 2008). Por lo cual, es posible pensar la Hidrovía como canal de comunicación y proyección de políticas de inserción internacional, conectando los océanos Pacífico y Atlántico.

En síntesis, en este repaso de las políticas de infraestructura en relación a los contextos más generales de impulso de estas agendas, encontramos coincidencias entre los rumbos que la política regional viene asumiendo en las últimas dos décadas desde IIRSA y COSIPLAN. Si bien no es propósito de este artículo, es importante remarcar que, en lo que atañe a la escala nacional, no existe una coincidencia lineal entre los actores que participaron en los distintos Estados suramericanos, ni en las agendas o estrategias propiciadas. Sí es posible identificar a nivel internacional, la persistencia de las grandes empresas transnacionales dedicadas tanto al comercio como al transporte, y que son parte de las grandes cadenas de valor global por las que concentran las riquezas provenientes de toda la Cuenca del Plata. De allí que, como parte de los objetivos centrales que se prefiguraban desde IIRSA-COSIPLAN para la HPP se vinculaban con “fortalecer y estimular la integración de las cadenas productivas a lo largo del eje”, y facilitar la integración entre países y regiones hacia los mercados globales (IIRSA- COSIPLAN, 2013). De lo que no dan cuenta los documentos e informes oficiales, es de las crecientes disputas que iban a ir forjándose en relación a los actores que promovían estas políticas

y quienes disponían del financiamiento de los mismos<sup>7</sup>. En este sentido, en cuanto a los proyectos del COSIPLAN, un 73% era proveniente de fondos públicos, un 8% de consorcios público- privados y un 19% del sector privado (Proyectos concluidos de la Cartera de COSIPLAN, 2015). Por lo tanto, entre las Instituciones Financieras Regionales (IFR), un lugar importante lo ocuparon los propios Estados, financiando la mayor parte de estos proyectos. En este marco, el Estado brasileño tomó los objetivos de integración de la infraestructura como propios, con el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) como herramienta financiadora, entre otras. Así, hacia el año 2010, más de 80 proyectos de infraestructura para la región suramericana fueron financiados por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, y US\$10 billones de dólares invertidos en proyectos aprobados (Min. Rel. Ext. Brasil, 2011).

Afirmamos entonces que el COSIPLAN fue un instrumento de diseño continental de la integración de la infraestructura suramericana que contó con apoyo brasileño desde los tiempos de la IIRSA, y que fue utilizado en favor de los intereses y la estrategia de los gobiernos del PT, no ocurriendo lo mismo con el resto de los Estados sudamericanos, lo cual multiplicó los conflictos también entre Estados de la región (Barrenengoa, 2020). Si bien el desafío que planteaba COSIPLAN tenía que ver con equilibrar la política interna de los países en relación a las políticas de integración, de manera que pudiesen mostrar los logros a nivel nacional, señalamos que, hacia el año 2017, fue notable una clara desaceleración del mismo, con un bajo número de proyectos concretados. En abril de 2015, de un total de 579 proyectos, 169 se encontraban en ejecución y 107 finalizados, no superando el 49% (Proyectos concluidos de la Cartera de COSIPLAN, 2015). En este sentido, Ernesto Samper, secretario general de la UNASUR desde el año 2014, ya afirmaba desde el inicio de su mandato, las dificultades de concreción de los proyectos del COSIPLAN y la persistente falta de inversiones en infraestructura. Para ese entonces, menos del 2% del PBI se destinaba a inversiones en infraestructura, mientras que los países desarrollados destinaban más del 8% (más de 180 mil millones de dólares). Esto nos indica un ritmo lento de finalización de los proyectos, lo cual abre la pregunta por las dificultades que emergieron a la hora de llevar a la práctica estos grandes proyectos de infraestructura que, en muchos casos, no avanzaron tal como fueron previstos (Wegner, 2018).

En el caso argentino, no hubo modificaciones significativas que impactaran en las actividades de la HPP, mucho menos en cuanto a la gestión estatal sobre las actividades en torno al corredor fluvial. Cabe entonces preguntarse si las limitaciones para su consecución derivaron de que se trataba de una agenda estatal que no encontró eco en actores empresariales, o si no fue parte de la agenda estatal de esos años, la búsqueda de intervención en las vías navegables y el transporte nacional.

El resultado de estas dinámicas fue el desarrollo de la infraestructura regional a la medida de los intereses del empresariado transnacional, sin conseguir una mediación estatal -salvo por las particularidades del caso brasileño- que fuera en dirección a promover junto con la infraestructura regional, una integración nacional. Luego de ese período, el retorno a una senda económica aperturista, con el abandono del regionalismo autónomo que exacerbó la fragmentación regional (Barrenengoa, 2020), significó una pérdida de peso en los asuntos mundiales, el estancamiento económico, la primarización y desindustrialización, un serio proceso de periferalización y una total subordinación geopolítica.

<sup>7</sup> El caso brasileño durante los gobiernos del Partido de los Trabajadores (PT) muestra especificidades que vale la pena conocer en la relación entre las escalas nacional, regional e internacional, de las cuales surgieron múltiples conflictos que finalizaron en el proceso de destitución de la por entonces presidenta Dilma Rousseff.

Es decir, la pandemia estalló con un mapa regional latinoamericano que mostraba la profundización de una “subordinación pasiva” (Berringer, 2015), característica de los Estados dependientes, en términos de los vínculos con los grupos dominantes internacionales y particularmente, en relación a EE. UU. que, lejos de mostrar un liderazgo en la ayuda sanitaria, se dedicó a proteger a su población y propiciar la competencia por los insumos y recursos. Este giro neoliberal-conservador protagonizado por las clases dominantes locales en articulación con los grupos financieros del Norte Global, se produjo en plena crisis de hegemonía anglo-estadounidense y con un proyecto de globalización neoliberal agotado. En este proceso, se profundizan aún más, la financierización y, con ello, la intensificación de la transferencia de riqueza desde los sectores de la producción y el trabajo hacia el gran capital financiero, incrementándose la fuga de capitales.

De esta manera, el caso argentino muestra que, a pesar de los intentos por construir un tipo de regionalismo que otorgara mayores márgenes de autonomía e integración regional, no logró modificarse la tendencia general de acumulación y concentración del capital en pocas empresas, visible en el complejo agroexportador santafesino. Coincidimos con Álvarez (2019a) en señalar que, lo que se consolidó fue un tipo de desarrollo dependiente tanto de las inversiones e intereses de las empresas transnacionales como de los requerimientos del mercado y comercio mundial. En este marco, la posibilidad de retorno a la concesión estatal de la HPP, 26 años después, revitaliza interrogantes que es preciso considerar en el contexto actual. Por ello, recuperar las acciones del período reciente sirve a los fines de reactualizar la mirada analítica en función de las problemáticas emergentes en la cuenca hoy, en el marco de los debates sobre el desarrollo y la integración regional. Con estos también se discuten el modelo de acumulación y el modelo productivo, junto con la idea de sostenibilidad y defensa del medio ambiente y nuestros recursos naturales.

## LA HIDROVÍA COMO RECURSO ESTRATÉGICO NACIONAL Y REGIONAL

Como se viene afirmando, en las últimas décadas asistimos a la transformación de la estructura productiva a nivel nacional, regional e internacional. Hemos recorrido algunas de las actividades económicas de los circuitos productivos del área santafesina; para vincular al Estado, los actores involucrados en la vía fluvial, las actividades productivas, junto con el resto de los actores involucrados, y asociamos esto con las transformaciones del capitalismo a nivel mundial y las correspondientes relaciones de fuerza (Varesi, 2013). Las dinámicas que se vienen analizando dan cuenta de cómo, el reordenamiento de los flujos comerciales a partir de los cambios en la economía mundial viene impactando territorialmente en la región de América del Sur (Álvarez, 2019a). De esta manera, referirnos al modelo productivo y al lugar que en él ocupa la Hidrovía, implica comprender que se abren múltiples disputas en torno a recursos estratégicos para la Argentina, la región y el mundo.

Argentina ha visto el avance y la expansión del “boom” de la soja, que corrió la frontera agrícola. Junto al resto de las actividades productivas y además del problema de la concentración en pocas empresas señalado antes, existe un porcentaje alto de la cosecha que no es fiscalizado ni declarado. A la par de estos procesos, junto con las privatizaciones y las reformas neoliberales, se han ido concentrando también las empresas encargadas de gestionar la actividad marítima, como el caso de la empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA). Por lo cual, la concentración del complejo agroexportador redundará en una lógica de acumulación del capital que hace uso de nuestros recursos naturales y territorios, sin que sus ganancias sean reinvertidas y aprovechadas localmente. Junto a

estos procesos, es creciente la necesidad de corredores bioceánicos que logren acortar los tiempos y las distancias en el traslado de mercancías, principalmente entre este y oeste, con dirección a los países asiáticos (Álvarez, 2019b), por lo cual son numerosos y divergentes los actores que propugnan una integración bioceánica que atienda a las necesidades de Asia Pacífico.

De allí que el debate en torno a la concesión de la HPP sea propicio para discutir cuál es el rol que el Estado argentino va a asumir en estos procesos, y en qué horizonte de integración regional es posible situarlo. Lo que se resuelva en relación a la HPP puede dar lugar a reforzar las políticas de integración a nivel nacional y en relación a los países del MERCOSUR, en tiempos de una fragmentación cada vez mayor entre países sudamericanos, que comenzó a visualizarse con los cambios en el mapa regional a partir de 2015 (Barrenengoa, 2020). Que el Estado argentino recupere el control sobre las vías navegables en general, y la vía fluvial Paraná-Paraguay contribuiría a la administración y gestión nacional sobre el comercio exterior y, además, permitiría su intervención sobre los mecanismos de evasión y contrabando que se vienen llevando a cabo. Esto abriría una ventana de oportunidades para revertir las tendencias de acumulación permanente por parte de las corporaciones transnacionales sobre nuestros territorios y recursos. Al ser una dinámica que afecta a otros Estados sudamericanos, para la reconstitución de un Estado en el que se pueda hacer primar los intereses de las poblaciones y no los de los grupos económicos, es preciso poder actuar en conjunto con el resto de los vecinos. Para ello, es preciso el ejercicio del poder en conjunto para consolidar una región que pueda acompañar las políticas de estatización de los recursos estratégicos, en este caso, la HPP. Se trata de un asunto fundamental y aún pendiente en un camino de desarrollo autónomo nacional y regional (Manzanal, 2021).

Asimismo, algunos autores tales como Bilmes y Patronelli (2021), entre otros, señalan la necesidad de una mayor articulación entre áreas también estratégicas dentro del propio Estado como la ciencia y tecnología, la industria naval, la marina mercante, los astilleros, entre varios otros de los elementos que hacen a la puesta en marcha de un sistema de transporte multimodal, donde el propio Estado tenga injerencia en las vías navegables y las actividades productivas que por ella transitan. Junto a ello, introducen la Cuestión Malvinas y la Defensa como áreas estratégicas que se vinculan con las discusiones en torno al desarrollo nacional y regional. Otra dimensión que abordan es la posibilidad de relación entre las actividades marísticas y los trabajos científicos en la Antártida, reservorio de agua dulce y recursos energéticos.

De esta manera, acerca de los debates que atraviesan el caso de la HPP, no se trata solamente de definir quién se hace cargo de las tareas, sino también de quiénes participan en el circuito productivo y las cadenas de valor, qué intereses priman, de qué manera se realizan dichas actividades y quiénes deciden en torno a su gestión. Es decir, qué tipo de desarrollo se promueve y bajo qué objetivos. De la mano de ello, qué planificación estratégica puede proponer el propio Estado para la consecución de objetivos que vayan más allá de las ganancias empresariales. El primer paso para conseguir estos objetivos, en el contexto actual, es conocer qué mercancías lo atraviesan, qué ganancias se generan. Por ello, la recomposición del Estado en sus funciones sociales es una tarea de gran relevancia, siempre y cuando sirva a los fines de la apropiación social de estos recursos y no de la adecuación a los intereses de las corporaciones. En este sentido, igualmente relevante es el diseño de una política integral que contemple la planificación estratégica (Bernazza, 2015).

En un recorrido por la historia reciente de la Cuenca del Plata es posible reafirmar que se trató de un área que viene siendo parte de las agendas de distintos actores, y en distintas escalas de acumulación. La continuidad del esquema actual de la HPP en manos extranjeras reafirma el modelo de dependencia, con el puerto de Montevideo

consolidando estas tendencias. Así, en la escala regional, sin un MERCOSUR consolidado y con lineamientos estratégicos comunes, prima la fragmentación por sobre la integración, y las transferencias continuarán en manos de un pequeño número de empresas transnacionales. Por ello, coincidimos con Álvarez (2019a) en torno a la encrucijada que se abre para la región sudamericana, en torno a los proyectos de infraestructura física y cómo estos pueden acentuar la dependencia o habilitar planes integrales de desarrollo territorial en los que se pueda potenciar la complementariedad de las economías regionales, el comercio intrarregional, en equilibrio con las demandas del comercio internacional.

A nivel nacional, cabe volver a recordar cuando, durante los gobiernos peronistas, el Estado argentino nacionalizó el comercio exterior y los puertos, erigiendo su marina mercante en un motor del desarrollo, la industrialización, la soberanía política y la independencia económica. Así, el modelo de acumulación (Varesi, 2013) que se implantó desde la dictadura cívico militar tuvo, con sus vicisitudes, una línea de continuidad respecto de la promoción a los actores privados, hoy constituidos en redes financieras globales (Bresser-Pereira, 2013). En este entramado, cuando se trató de la Hidrovía, la injerencia estatal no pudo torcer las relaciones de fuerza en favor de los intereses nacionales, ni siquiera durante los gobiernos kirchneristas, cuando se avanzó en materia de autonomía y desarrollo en otras áreas. Quedan entonces abiertas importantes disputas que involucran dimensiones estratégicas que atañen a Argentina y la región, y al futuro de millones de pobladores de la Cuenca del Plata.

Más allá de las contradicciones al interior de la alianza de gobierno, cuanto menor sea el control estatal y la integración regional, mayor la vulnerabilidad ante las vicisitudes del capitalismo y su crisis sistémica. Y mayores las desigualdades en el tipo de desarrollo que se promueva. Asimismo, en materia de participación popular en estas decisiones, si bien el tema de la HPP no se ha vuelto masivamente conocido, su creciente repercusión en la agenda pública y política permite al menos visibilizar posiciones políticas. La creación de una Comisión Bicameral de seguimiento y control de la licitación y el funcionamiento de la HPP (Risso, 2021), genera la posibilidad de pedir informes, conocer, controlar, fiscalizar, auditar las inversiones, e intervenir desde mecanismos estatales. También se amplía la posibilidad de poder planificar una inserción de actores públicos desde las provincias, integrando las militancias populares y otros sectores sociales que bregan, desde hace años, por mayor control estatal de nuestros recursos. Siguiendo a Fernanda Torres (2011), quien afirma que el concepto de territorio habilita introducir la variable de los sujetos políticos, pensamos el espacio construido como producto de relaciones de poder, de dominación y de resistencia. Lo cual abre la posibilidad de diferentes formas de apropiación en las cuales las poblaciones tienen también un lugar de relevancia. Entre las conclusiones del Documento de la CAF sobre las Hidrovías suramericanas (Terrazas, 2015) se afirmaba que “siempre debe realizarse la consulta a las poblaciones involucradas. Lograr su participación y compromiso”. La concentración en manos privadas, la falta de control estatal y la escasa información existente acerca de este tipo de fenómenos contribuyen a que la dinámica de acumulación prime por sobre la participación de las poblaciones, cuyos intereses no siempre son tenidos en cuenta en las decisiones gubernamentales. En definitiva, en la escala nacional, se abre un horizonte incierto, en el que pueden acumularse fuerzas sociales en favor de torcer las dinámicas de acumulación en favor de los intereses populares, o profundizarse las tendencias que predominan en la historia reciente de la Cuenca del Plata.

## Dimensión geopolítica

Hemos visto en la problematización y el abordaje del caso de la HPP distintas aristas que muestran algunas de las dimensiones estratégicas que atañen a Argentina y la región. Este ejercicio fue realizado desde un análisis multiescalar que, además de enfocarse en la escala nacional y regional, incorpora lo global. Buscamos hacer dialogar estas escalas con las transiciones geopolíticas más generales, dentro de las cuales, la presencia China y su disputa con las potencias occidentales, principalmente EE. UU., cobran una relevancia central en el presente por el impacto que tienen a nivel global.

En el marco de la competencia entre ambos actores internacionales, la región sudamericana encierra un interés común, en cuanto a los recursos naturales y las actividades de las cuales ya vienen siendo parte, desde hace décadas, las transnacionales norteamericanas. Como indicábamos antes, la presencia china empieza a notarse, compitiendo también en el complejo agroexportador. Junto al notable crecimiento de sus empresas, es también destacable el interés chino en promover y financiar grandes proyectos de infraestructura que, en el presente, ningún otro actor está propiciando, tal cual indicamos antes a raíz de su interés en la concesión de la HPP. Esta situación también inaugura profundos debates que aquí mencionamos para reponer esta dimensión, acompañado de preguntas que se desprenden de este escenario.

Cabe preguntarse por las características de la estrategia de poder global china y su impacto en los proyectos de infraestructura que involucran a la Cuenca del Plata: ¿Qué tipo de política territorial promueve? ¿A qué actores privilegia y cómo impacta en el desarrollo regional de la Cuenca del Plata? Asimismo, cómo opera la presencia china en las históricas asimetrías entre Norte y Sur ¿las revitaliza? ¿las desequilibra? ¿O se trata de una revitalización de la dependencia bajo nuevos patrones? En definitiva, es fundamental poder indagar cómo afecta la presencia china los proyectos de desarrollo autónomo e integración de la región, que atraviesan momentos de fragmentación.

Al respecto, algunas visiones críticas (Herrera Santana, 2019) afirman que el vínculo se corresponde con una “geopolítica de la fragmentación”, que reproduce la jerarquización espacial y desigual que atraviesa los territorios. Desde esta mirada, el “poder infraestructural” es el vehículo a partir del cual China buscaría acrecentar su posición en la competencia capitalista, produciendo un espacio estratégico fragmentario, lo que mantendría vigentes los históricos problemas de la dependencia que aquejan a la región. Al igual que el caso de la IIRSA, el megaproyecto Belt and Road Initiative (BRI) sería, de acuerdo con este autor, una pieza más en la producción espacial de la lógica de la geopolítica de la fragmentación (Herrera Santana, 2019: 62). En esta línea, otras investigaciones advierten que el vínculo de China con América Latina reproduce los vínculos de dominación y dependencia (Svampa y Slipak, 2015).

Por otra parte, otros autores (Vadell, Secches, Burguer, 2019, Vadell, 2014) sugieren analizar las características del proyecto BRI, en relación a la crisis de la acumulación capitalista, como otro tipo de proyecto global (globalización con características chinas), desde una dimensión territorial. Estos indican los rasgos específicos que diferencian la iniciativa china del proyecto hegemónico norteamericano y las reestructuraciones que este ha generado en el sistema capitalista internacional; en particular, las dinámicas de conectividad financiera. Entre sus instrumentos podemos mencionar al Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (BAII), el Nuevo Banco de Desarrollo (NBD), el Acuerdo de Reservas de Contingencias (ARC) y el Fondo de la Ruta de la Seda (FRS). Estos, junto a otros bancos chinos, son los soportes del financiamiento del proyecto, con un fuerte carácter estatal.

Ante estas diferentes lecturas, es preciso recuperar el énfasis en los proyectos nacionales y regionales desde la autonomía, en los cuales se priorice, desde el fortalecimiento estatal, la defensa de nuestros intereses por sobre los de otros actores de peso internacional. Y que busque consolidar la integración entre los Estados regionales, promoviendo un equilibrio con actores de peso internacional. Coincidimos con Álvarez en el énfasis puesto al lugar que ocupan las dinámicas globales en las infraestructuras locales, lo que implica considerar en toda planificación estatal nacional, la importancia de una perspectiva geopolítica (Álvarez, 2019a:20). De allí que, dado el peso que estas transiciones tienen en las políticas de infraestructura, es preciso el diseño de políticas estatales estratégicas que tengan en cuenta el diagnóstico internacional y puedan configurar una postura conjunta como región, evitando la bilateralización de las relaciones con estos actores de peso, y priorizando una agenda de desarrollo nacional y regional.

## A MODO DE SÍNTESIS: INTEGRACIÓN PARA UN DESARROLLO REGIONAL AUTÓNOMO Y SOBERANO

Este artículo versó sobre el caso de la Hidrovía Paraná-Paraguay, abordando distintas dimensiones del caso, desde un análisis multiescalar y multidimensional. En dicho recorrido, se buscó situar un hecho de carácter nacional, en diálogo con las políticas de integración física regional y en relación a las transiciones más generales del sistema mundial, a las cuales nos referimos como escala global.

En su análisis, se entrecruzan distintos debates que cobran gran relevancia en el contexto actual de post pandemia, inaugurando preguntas en torno al modelo de desarrollo e integración regional. Por otra parte, en cuanto a la situación nacional pudimos identificar los actores y sectores presentes en torno al circuito productivo de la región santafesina, con el consiguiente peso sobre las vías navegables y las actividades productivas, ligadas al comercio exterior y al comercio agroexportador. Vimos cómo dichas actividades están concentradas y centralizadas en unas pocas empresas, de carácter transnacional y provenientes del Norte Global, a excepción de la empresa china COFCO, en ascenso. El rol creciente de la empresa estatal en el complejo agroexportador argentino y en la región de Santa Fe en particular, es otro de los asuntos en los cuales seguir indagando, tanto por sus efectos para el país como por los potenciales conflictos que pueden generarse en relación con las empresas estadounidenses que también son parte del sector.

En un repaso por las dimensiones de mayor relevancia, pudimos notar cómo tanto la concentración en pocas manos de las actividades productivas como la no regulación estatal, lejos de promover mayor desarrollo nacional, han redundado en la acentuación de las desigualdades, en detrimento de los intereses nacionales y regionales. Las cifras récord de ganancias y exportaciones que ostentan las principales corporaciones del complejo agroexportador desentonan con las cifras alarmantes de la desigualdad, la pobreza, la indigencia y la precarización de la vida de los pobladores de toda la región sudamericana. Ante la actual crisis, se requiere de una visión y planificación estratégica donde se prioricen los intereses nacionales en diálogo con los países de la región, en las cuales prime una noción del desarrollo y la integración desde la autonomía y el respeto por nuestros recursos naturales. El caso argentino muestra las consecuencias sociales y ambientales de las actividades de dragado sobre el Río Paraná, junto con los efectos en el ecosistema de alrededor de Santa Fe. Evaluamos que, en este período, una de las grandes dificultades para la Argentina y los Estados de la región fue la de limitar la presencia de las corporaciones transnacionales en el modelo de acumulación regional. Por el contrario, en las últimas décadas, los Estados no han podido ganar en integración ni en soberanía cuando se trató de las actividades productivas y comerciales.

En la escala regional, se recuperaron las políticas de integración de la infraestructura regional promovidas desde inicios del siglo XX desde instrumentos como la IIRSA, propiciada en un contexto de regionalismo abierto. Luego de la IIRSA, el COSIPLAN integró su Cartera de proyectos, sin lograr revertir las tendencias más generales de territorialidad en base a la explotación de los recursos naturales y la concentración de los actores privados. De esta manera, es posible pensar desde Argentina y la región, una planificación estratégica estatal que contemple el control sobre nuestros recursos naturales y que establezca regulaciones para el uso que las empresas privadas del complejo agroexportador hacen de nuestras vías navegables. Sin dicha mediación, el horizonte a futuro es de mayor dependencia, menos integración y menos desarrollo autónomo. Por lo cual, este pretendió ser un aporte para el abordaje de un fenómeno nacional de carácter estratégico, estrechamente vinculado con las dinámicas internacionales, las cuales es preciso considerar para una visión exhaustiva del mismo. En este sentido, dada la situación de crisis y disputa entre EE. UU. y China por el control de diferentes áreas, y particularmente la infraestructura, se introdujeron preguntas para el estudio de estas dinámicas.

Para finalizar, y en torno a la pregunta que dio título a este artículo acerca de qué integración para qué tipo de desarrollo, el caso de la HPP pone de manifiesto las serias limitaciones que existieron en la historia reciente para la mediación estatal en los procesos de acumulación y apropiación de las ganancias que genera este recurso estratégico. Esto dio pie al avance de las empresas transnacionales sobre los territorios nacionales y regionales, marcando también las dificultades y contradicciones que existieron entre los Estados vecinos para administrar los propios recursos naturales y favorecer una mayor integración y desarrollo intrarregional. Como parte de las tendencias generales del sistema capitalista global, el modelo de desarrollo que aún avanza se encontró con resistencias que no alcanzaron para modificar esa relación de fuerzas. Muy por el contrario, avanzó la concentración y extranjerización en empresas transnacionales que controlan las cadenas productivas y las actividades económicas ligadas a las vías navegables. Las circunstancias en las que hoy se encuentra la Argentina son una oportunidad para que, fruto del debate y las pujas actuales, el Estado argentino logre recuperar el control sobre las vías navegables y genere a partir de allí una agenda de desarrollo nacional y regional que gane en grados de soberanía y autonomía.

*Agradecimientos: a mis colegas del proyecto de investigación de la FaHCE-UNLP "El Atlántico Sur y sus relaciones con otras regiones de interés geopolítico mundial. Estudios de casos frente a las actuales tendencias hegemónicas", por los debates compartidos en torno a la Hidrovía.*

## BIBLIOGRAFÍA

- » Abal Medina, J. M. y Cao, H. (comps.) (2012). *Manual de la Nueva Administración Pública Argentina*. Buenos Aires: Ariel.
- » Álvarez, A. (2019a). Integración e infraestructura en América del Sur. Aportes para el estudio del rol estratégico de la Hidrovía Paraguay-Paraná en la integración regional. *Aportes para la Integración Latinoamericana*, año XXV N° 41, diciembre. DOI: <https://doi.org/10.24215/24689912e021>.
- » Álvarez, A. (2019b). La transformación de los macrosistemas de transporte en América del Sur. Aportes para el estudio del Corredor Bioceánico Central. *Cardinalis*, Departamento de Geografía, UNC, año 7. N° 12, 10-32.
- » Álvarez, A. (2021/6/14) Hidrovía: ¿El agua es de quien la navega?, 14/6/2021, *Marcha noticias*. Recuperado de: [https://www.marcha.org.ar/hidrovia-el-agua-es-de-quien-la-navega/#\\_edn1](https://www.marcha.org.ar/hidrovia-el-agua-es-de-quien-la-navega/#_edn1).
- » Arrighi, G. (2007). *Adam Smith in Beijing: lineages of the 21st century*. Londres: Verso.
- » Arroyo, M. y Zusman, P. (2010). *Argentina e Brasil: posibilidades e obstáculos no processo de integraçao regional*. Sao Paulo: Humanitas; Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras.
- » Barrenengoa, A. (2020). De la unidad suramericana a la fragmentación regional: contradicciones en la UNASUR a partir de las políticas de los gobiernos lulistas y las tensiones con las clases dominantes. *Conjuntura Austral*, 11 (56), 77-93. DOI: <https://doi.org/10.22456/2178-8839.103015>.
- » Barrenengoa, A. (2019). “¿Mudar para valer?” *Estado y clases dominantes en los entramados de la integración suramericana. Brasil en el COSIPLAN-UNASUR (2003-2011)*. Tesis de doctorado en Cs. Sociales. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Cs. de la Educación. Recuperado de: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/77918>.
- » Basualdo, E. (2011) *Sistema político y modelo de acumulación. Tres ensayos sobre la Argentina actual*. Buenos Aires: Atuel.
- » Bernazza, C; Longo, G. y Comotto, S. (2015). *Evaluando en clave pública: guía de instrumentos e indicadores para la medición de capacidades estatales*, 1a ed. Buenos Aires: Flacso.
- » Bilmes, J. y Patronelli, H. (2021/6/26). Para una Argentina fluvio-marítima, austral, bicontinental y soberana. *El País Digital*, Recuperado de: <https://www.elpaisdigital.com.ar/contenido/para-una-argentina-fluvio-martima-austral-bicontinental-y-soberana/31854> (acceso el 30/6/2021).
- » Bolsa de Comercio Rosario (2020/8/7). Ranking de exportación de empresas agroindustriales según ventas en la campaña 2018/19. *Bolsa de Comercio Rosario*. Recuperado de: <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/ranking-de-o> (acceso el 2/10/21).
- » Briceño Ruiz, J. (2013). Ejes y modelos en la actual etapa de la integración económica regional en América Latina. *Estudios Internacionales*, N° 45 (175), 9-39.

- » Briceño Ruiz, J. y Simonof, A. (2015). *Integración y cooperación regional en América Latina. Una relectura a partir de la teoría de la autonomía*. Buenos Aires: Biblos.
- » Berringer, T. (2015). *A burguesía brasileira e a política externa nos governos FHC e Lula*. Curitiba: Appris.
- » Bieler, A. y Morton, A. (2013). Hegemonía, orden mundial y cambio histórico: siguiendo el camino de la teoría crítica. Perspectivas neogramscianas en las relaciones internacionales. En Kan J. y Pascual R. *Integrados (?) Debates sobre las relaciones internacionales y la integración regional latinoamericana y europea*, 23-43. Buenos Aires: Imago Mundi.
- » Bresser Pereira, L. C. (2013). Empresários, o governo do PT e o Desenvolvimentismo. *Revista de Sociologia Política*, vol. 21, Nº 47, 21-29.
- » Ceceña, A. E., Aguilar, P. y Motto, C. (2007). Territorialidad de la dominación: La Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana IIRSA. *Observatorio Latinoamericano de Geopolítica*. 1Ra de. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- » COSIPLAN-IIRSA (2013) *Eje Hidrovía Paraguay- Paraná. Ficha de proyecto Grupo Ríos Paraguay, Paraná, Asunción, Delta del Paraná*. Recuperado de: <http://www.iirsa.org/Projects/GruposEje?eje=6&>.
- » COSIPLAN-IIRSA (2015). Cartera de proyectos 2015. *VI Reunión Ordinaria de ministros del COSIPLAN*, 3 de diciembre, Montevideo, Uruguay. Recuperado de: <https://www.flipsnack.com/iirsa/informe-de-la-cartera-de-proyectos-del-cosiplan-2015.html>.
- » COSIPLAN-IIRSA (2015). Proyectos concluidos de la Cartera de COSIPLAN. Cartera de proyectos concluidos. *Reunión del GTE para la Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API*, 15 de abril de 2015, Montevideo, Uruguay.
- » COSIPLAN-IIRSA (2017). Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE). Ajustado a 2017. Secretaría CCT. *Foro Técnico COSIPLAN-IIRSA*. Impreso en noviembre 2017. Recuperado de: <https://www.flipsnack.com/IIRSA/plan-de-acci-n-estrategico-pae-2012-2022.html>.
- » Cox, R. (1992). *Multilateralism and World Order*. *Review of International Studies*, vol. 18, 161-180.
- » Dos Santos, T. (1971). La estructura de la dependencia en Sweezy, Paul; Wolff, Richard; Dos Santos, Theotônio y Magdoff, Harry. *Economía política del imperialismo*. Buenos Aires: Periferia.
- » Fernández, V. R. y Ormaechea, E. (2018). La Cepal y el rol del Estado para el desarrollo latinoamericano. *Cuadernos del CENDES*, 35 Nº99, 1-23.
- » Fernández, V. R. y Brandão, C. (2010): Escalas y Políticas del Desarrollo Regional. Desafíos para América Latina. Buenos Aires: Ed. Miño y Dávila.
- » Fernández, V. R. (2009) ¿Qué desarrollo regional para qué desarrollo nacional? Desafíos para una Argentina post neoliberal. *Realidad Económica* 242, 2, 102-125.
- » Furtado, C. (1971). Dependencia externa y teoría económica. Furtado, C. *Obras escogidas*. Bogotá: Edic. Plaza&Janes.
- » Gaggero, A.; Schorr, M. y Wainer, A. (2014). *Restricción eterna: el poder económico durante el kirchnerismo*. Buenos Aires: Futuro Anterior.
- » Gramsci, A. (1975). Análisis de las situaciones. Relaciones de fuerza. *Notas sobre Maquiavelo, sobre política y sobre el Estado moderno*. México: Juan Pablo Editores.

- » Herrera, G. y Tavosnanska, A. (2011). La industria argentina a comienzos del siglo XXI. *Revista de la CEPAL*, N° 104, 103-122.
- » Herrera Santana, D. (2019). Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto One Belt, One Road y América Latina. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, vol. 10, N° 1, 41-68. Recuperado de: <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/58761>.
- » Kan, J. (2015). *La integración desde arriba. Los empresarios argentinos frente al MERCOSUR y el ALCA*. Buenos Aires: Ediciones Imago Mundi.
- » Manzanal, M. (2021). *Desarrollo regional (AL, 1950-1980)*. Salomón, A. y Muslera, J. *Diccionario del agro iberoamericano*. Buenos Aires: Teseo Press.
- » Marini, R. M. (1974). *Subdesarrollo y revolución*. México DF: Siglo XXI.
- » Merino, G. (2020). El ascenso de China y las disputas estratégicas en los grupos dominantes de los Estados Unidos. *Cadernos PROLAM/USP*, 19 (37), 44-77.
- » Merino, G. (2018). Del apogeo “lulista” a la destitución de Dilma. El devenir popular neodesarrollista en Brasil, en Latinoamérica. *Revista de Estudios Latinoamericanos*, N°66, UNAM, México, enero 2018.
- » Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE) (2011). *Balanço de Política Externa 2003/2010*, Brasil.
- » Ministerio de Transporte Argentina (2021). *Normativa aplicada durante la actual concesión a Hidrovía S.A.* Ministerio de Transporte. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/via-navegable-troncal/consejofederalhidrovia/normativa-aplicada-durante-la-actual-concesion-hidrovia-sa> (acceso el 5/10/21).
- » Motta Veiga, P. y Ríos, S. (2007). O regionalismo post-liberal na América do Sul: origens, iniciativas e dilemas. *CEPAL, Serie Comercio Internacional*, 82, 3-48.
- » Observatorio de Integración Económica de América del Sur (2020). ¿A dónde va el Mercosur?, *Revista La Espada* (UNILA), Ed 23.
- » Orellano, L. (2020). *Argentina sangra por las barrancas del río Paraná*. Buenos Aires: Agora.
- » Ortiz, R. y Schorr, M. (2006). Crisis del Estado y pujas interburguesas. La economía política de la hiperinflación. Pucciarelli A. (coord.) *Los años de Alfonsín. ¿El poder de la democracia o la democracia del poder?* Buenos Aires: Siglo XXI.
- » Padula, R. (2010). *Integraçãõ regional de infra-estrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000: uma análise político-estratégica*. Tesis de doctorado. Universidad Federal de Río de Janeiro, COPPE/UFRJ, Brasil.
- » Prebisch, R. (1981). *El capitalismo periférico*. México: FCE.
- » Poulantzas, N. (1977). *Poder político e classes sociais*. São Paulo: Editora Martins Fontes.
- » Riggirozzi, P. y Tussie, D. (eds). (2012). *The Rise of Post-Hegemonic Regionalism: The Case of Latin America*. Londres: Springer.
- » Risso, N. (2021). Planes para la Hidrovía que se viene, *Diario Página 12*, 17/5/2021. Recuperado de: <https://www.pagina12.com.ar/341969-planes-para-la-hidrovia-que-se-viene> (acceso el 2/10/21).
- » Sánchez, R.; Sánchez, S. y Saade, M. (2017). La relación entre la infraestructura y el desarrollo. *CEPAL, Serie Recursos Naturales e Infraestructura*, 187.

- » Sanahuja, J. A. (2012). Regionalismo post liberal y multilateralismo en Sudamérica: el caso de UNASUR.
- » Serbin, A.; Martínez, L. y Júnior, H. R. *El regionalismo "post-liberal" en América Latina y el Caribe: Nuevos actores, nuevos temas, nuevos desafíos. Anuario de la Integración Regional de América Latina y el Gran Caribe 2012, 19-72*. Buenos Aires: CRIES.
- » Santarcángelo, J. E. y Lucero, J. C. (2020). Concentración, extranjerización y el rol de las grandes empresas en el sector externo argentino (1994-2015). *Perfiles Latinoamericanos*, 29 (57), FLACSO, México.
- » Secches, D.; Vadell, J. y Ramos, L. (2020). Potências médias e potências emergentes na economia política internacional: uma aproximação teórico-conceitual. *Sociedade e Cultura*. v. 23.
- » Silveira, J. P. (2001). Eixos da América do Sul Impulsionarão Desenvolvimento. *Notícias do Ministério do Planejamento*, 08.10.01, Brasília [www.planejamento.gov.br](http://www.planejamento.gov.br).
- » Staine Prado, C. R. (2018). *Do isolamento à integração desgovernada da Amazônia: a "febre do ouro" e o "outro estado dentro do Estado" no caminho da rodovia Interoceânica por Madre de Dios: Um estudo dos primeiros anos de impacto socioambiental da rodovia Interoceânica na Amazônia do Peru*. Tesis de doctorado. Programa de pós-graduação em Relações Internacionais UNESP/UNICAMP/PUC-SP. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil.
- » Svampa, M. y Slipak, A. (2015). China en América Latina: Del Consenso de los Commodities al Consenso de Beijing. *Revista ensambles*, primavera 2015, año 2, n.3, 34-63.
- » Terrazas, R. (2015). *Presentación del panorama de las Hidrovías en América del Sur: obstáculos de los Proyectos Prioritarios del COSIPLAN-CAF*, Brasilia, Brasil 14/10/2015. Recuperado de: [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/puertos\\_brasilia15\\_anexo5\\_Rolando.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/puertos_brasilia15_anexo5_Rolando.pdf) (acceso el 15/9/2021).
- » Thwaites Rey, M. (2010). Después de la globalización neoliberal. ¿Qué Estado en América Latina? *Cuadernos del Pensamiento Crítico Latinoamericano* No 32. CLACSO.
- » Torres, F. (2011). Territorio y lugar: Potencialidades para el análisis de la constitución de sujetos políticos: El caso de un movimiento de desocupados en Argentina. *Geograficando*, 7 (7): 209-238. Disponible en: [https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.5099/pr.5099.pdf](https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.5099/pr.5099.pdf).
- » Universidad Nacional de Rosario (2021). *Bajo Río*. Documental Unicanal Rosario. En línea <https://www.youtube.com/watch?v=IWzSk26ei1&t=15> (acceso el 2/10/2021).
- » Vadell, J.; Secches, D. y Burger, M. (2019). De la globalización a la interconectividad: reconfiguración espacial en la iniciativa Belt & Road e implicaciones para el Sur Global. *Transporte y territorio*, 21, 44-68.
- » Vadell, J. (2014). Las implicaciones políticas de la relación China-América Latina: el Consenso Asiático como red de poder global y el caso brasileño. Comentario Internacional. *Revista del Centro Andino de Estudios Internacionales*, 14, 135-161.
- » Van Klaveren, A. (1992). Entendiendo las políticas exteriores latinoamericanas: modelo para armar. *Estudios Internacionales*, (98) 169-216.
- » Varesi, G. (2013). *Modelo de acumulación y hegemonía en la Argentina post-convertibilidad, 2002-2008*. Tesis de Doctorado. Doctorado en Ciencias Sociales.

Memoria Académica, FaHCE-UNLP. La Plata.

- » Visión de Negocios del Eje Interoceánico Central Actualización (2008). Pedro M. Sosa Pinilla. Preparado para el *Fondo Financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata* (FONPLATA), en el marco de la IIRSA. Abril de 2008, Buenos Aires, Argentina.
- » Wallerstein, I. (2006). Después del desarrollismo y la globalización, ¿qué?, *Polis*, 13. <https://journals.openedition.org/polis/5405>.
- » Wegner, R. C. (2018). Integração e desenvolvimento econômico: estratégias de financiamento do investimento de infraestrutura sul-americana. *Economía y Sociedad*, Campinas, vol. 27 N° 3 (64), 909-938.
- » Zibechi, R. (2016). *Interconexión sin integración: 15 años de IIRSA*. Centro de Derechos Económicos y Sociales. Recuperado de <http://cdes.org.ec/web/interconexion-sin-integracion-15-anos-de-iirsa/>

### **Amanda Barrenengoa / [abarrenengoa@fahce.unlp.edu.ar](mailto:abarrenengoa@fahce.unlp.edu.ar)**

Licenciada y Profesora de Sociología, Doctora en Ciencias Sociales. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata. Departamento de Sociología. Actualmente es becaria post doctoral del Conicet, con lugar de trabajo en el Centro de investigaciones Sociohistóricas del Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (Conicet-Unlp).