

Hidrovia Paraná-Paraguay: soporte del modelo agroexportador

Asprea Sarin, Ana (UNLP) aspreana@gmail.com
Mendivil, Emilia (UNLP) emmendivill@gmail.com

Introducción

El objetivo del trabajo es analizar el proceso de producción del territorio comprendido por la Hidrovia Paraná-Paraguay (HPP) y su rol en el contexto de reprimarización de la economía Argentina, reflexionando sobre la HPP como producto de la interacción, lucha e imposición de los intereses de distintos sujetos y actores políticos, así como esbozar posibles caminos alternativos que tengan el foco puesto en la independencia y soberanía de nuestro país.

Partiendo de una concepción del espacio como una síntesis de la interacción entre lo social y lo material, atravesado por relaciones de poder y acciones de resistencia, retomamos de Gutman (1987), quien plantea la utilidad de partir del proceso productivo para analizar la producción del territorio; entendemos que el proceso de apropiación del ambiente está atravesado por la lógica capitalista dominante, que en la búsqueda de la maximización de las ganancias acelera y agudiza la explotación tanto de los recursos naturales como de las fuerzas de trabajo, y esta racionalidad atraviesa todas las demás prácticas sociales.

Consideramos que las relaciones de poder se especializan, condicionando, limitando, disciplinando, potenciando o manteniendo las condiciones de reproducción social (Aramayo, 2019); siguiendo esta línea, Manzanal (2007), sostiene que el territorio sintetiza relaciones de poder especializadas, ya que los distintos actores poseen diversos márgenes de acción para “transformar, producir e imponer acciones y voluntades”.

En este marco, sostenemos que es necesario abordar el estudio de la Hidrovia Paraná-Paraguay desde la multiescalaridad, superando la concepción del espacio como ente fijo y estático, mero escenario de acciones sociales. En su lugar, buscamos comprender las complejas dinámicas que dan forma a este espacio, considerando tanto los procesos a corto y largo plazo como los intereses locales y globales, a menudo en tensión. Esto implica reconocer que el espacio no es solo un escenario pasivo, sino un producto de la interacción de diversas fuerzas y actores.

Rasgos generales de la región

La cuenca del Plata, una de las cinco más grandes del mundo, ocupa un 17% de la superficie de América del Sur. Involucra a cinco países: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. En la actualidad es clave para el traslado de productos primarios de la región.

Las subcuencas principales del sistema son las de los ríos Paraná, Uruguay, Paraguay, Bermejo y Pilcomayo; otras cuencas menores, como las del Iguazú, de los ríos de Entre Ríos, del Pasaje-Juramento-Salado y del Carcarañá, completan dicho sistema. Aproximadamente el 75% del caudal del Río de la Plata proviene del Alto Paraná, convirtiéndolo en su principal afluente.

La cuenca presenta una importante diversidad de ambientes, producto de los diferentes climas que encontramos en ella, desde secos y cálidos hasta regiones húmedas; a esto se le suma la variabilidad climática interanual. Entre los distintos ambientes se destaca el Pantanal, el ecosistema de humedales más grande del mundo, encargado de almacenar las escorrentías producidas por las lluvias del Alto Paraguay, retrasando el aporte de agua a los grandes ríos de la cuenca. Además encontramos múltiples sistemas de recursos hídricos subterráneos, como el Acuífero Guaraní y el Yrenda-Toba-Tarijeño.

En la región que ocupa esta cuenca viven más de 100 millones de personas, y encontramos las capitales de cuatro de los cinco países que la componen; se calcula que en esta región se concentran actividades económicas que generan alrededor del 70% del PBI de cada uno de estos países (Orellano, 2020:45).

La Hidrovía Paraná-Paraguay (HPP) es un sistema fluvial cuyo extremo norte se ubica en Puerto Cáceres (Brasil) y llega hasta Puerto Nueva Palmira (Uruguay) en su extremo Sur. Esta vía navegable garantiza el flujo de salida de materias primas desde la Cuenca del Plata hasta las aguas internacionales.

La HPP puede dividirse en cuatro tramos con características distintivas, que facilitan o limitan el transporte de carga fluvial: en primer lugar se ubica el tramo septentrional, cuyo dragado se dificulta por el impacto ecológico que puede llegar a tener en el ecosistema del Pantanal, cuyo delicado equilibrio es especialmente sensible a las modificaciones antrópicas; seguido de este encontramos un tramo que no solo requiere dragado sino también que se dinamite el fondo para alcanzar los 12 pies de navegación; en tercer lugar se encuentra el Paraná Medio, trayecto navegable que la mayor parte del año ronda los 10 pies de

profundidad; por último, el tramo que va desde el Puerto de Santa Fe hasta la desembocadura en el océano cuenta con más de 22 pies de profundidad. Estas diferencias de profundidad y las características de los sedimentos explican que la región norte del Paraná no sea apta para el transporte de barcazas.

Contexto histórico

Esta “autopista fluvial” natural ha sido utilizada desde los tiempos prehispánicos por los pueblos originarios y luego, con la creación del Virreinato del Río de La Plata, ha sido fundamental para llevar adelante el proceso de conquista y colonización española en tanto región estratégica y comercial.

La disputa por el control argentino soberano de la hidrovía tiene larga data. Ya a comienzos del siglo XIX, con la formación del Estado Argentino aparecerán las primeras tensiones por el control de tránsito y aduana de los ríos Paraná y Uruguay producto de las tensiones generadas con España y Gran Bretaña, quiénes eran los principales actores que en ese momento controlaban el comercio, el contrabando y la evasión de impuestos.

Hacia 1880, el Estado argentino se consolidaba bajo una lógica de grandes concentraciones de tierras en manos de la élite terrateniente y gobernante. Este escenario tenía dos vertientes: por un lado el carácter externo de la demanda de materias primas por parte de los ingleses, y por otro lado, uno interno apoyado en la lógica terrateniente de acumulación de tierras con la que se basó y actualmente se sostiene la dinámica económica del país. Generando así, una profundización de la producción agrícola y ganadera por sobre el desarrollo industrial.

De ahí que Argentina como gran parte de los países latinoamericanos, con la división internacional del trabajo ha quedado relegada a la producción de materias primas para su exportación producto de las características geográficas: la región pampeana es una de las cuatro regiones más grandes a nivel mundial luego de, Rusia, las zonas de Europa Oriental y las llanuras de EEUU (Orellano, 2020:71).

En el último período, se ha dado un cambio en los modelos de acumulación virando del llamado “Consenso de Washington” basado en la valorización financiera al “Consenso de los *commodities*” apoyado en la exportación de bienes primarios sin mayor valor agregado a través del control y la extracción.

Esta reorganización económica y política a nivel mundial, ha fomentado el aumento de los precios internacionales de las materias primas y de los bienes de consumo demandados por

los principales países imperialistas. Este fenómeno no ha hecho más que fomentar un proceso de reprimarización de aquellos países como Argentina, donde la economía es totalmente dependiente de dichas demandas.

En eso, el rol de la HPP es clave en tanto permite el transporte de materias primas, principalmente de la soja, pero también de metales y petróleo, para su salida hacia las grandes potencias del mundo.

La Hidrovía tras la “revolución verde”

Ahora bien, en las últimas décadas y con la llegada de la llamada “revolución verde” en los años noventa, se dio un proceso de avance territorial y expansión de la frontera agrícola bajo una lógica rentística. Esta modernización en el agro, vino acompañada de un paquete tecnológico y un aumento de la monoproducción sojera. Svampa caracteriza este período advirtiendo que *“el extractivismo no contempla solamente actividades típicamente consideradas como tales (minería e hidrocarburos), sino también agronegocios o la producción de biocombustibles, lo cual abona a una lógica extractivista mediante la consolidación de un modelo tendencialmente monoproducción, que desestructura y reorienta los territorios, destruye la biodiversidad y profundiza el acaparamiento de tierras”* (2012: 2).

En el año 1995, en nuestro país se da la concesión del tramo principal de la hidrovía a la empresa Hidrovía SA (UTE entre la belga Jan De Nul y la Argentina Emepa) dejando en manos privadas su administración y control. Esto estableció las condiciones de modernización, ampliación, operación, señalización, dragado y mantenimiento, donde la forma de recaudar pasó a ser a través de la lógica del peaje. Actualmente, la Vía Navegable Troncal se encuentra en manos de la Administración General de Puertos desde septiembre del 2021 (Fuente: Revista Escenario Mundial, 2024), que contrata de forma directa y sin licitación a la Compañía Sud Americana de Dragados, propiedad del grupo belga Jan de Nul. De hecho, recientemente el gobierno actual de Javier Milei advirtió que llamará a una amplia licitación internacional para concesionar el dragado y balizamiento de la hidrovía (Barletti, 2024).

Frente a la concesión y con esta nueva lógica de acumulación y división internacional del trabajo, la hidrovía será puesta en función de los intereses de los terratenientes y las empresas multinacionales de distintos países, donde éstas últimas tendrán un rol fundamental en los distintos eslabones del proceso productivo y de comercialización de los granos y oleaginosas que salen para China. Se crea entonces una red fundamental de actores compuesta por

terratinentes, empresas multinacionales y países imperialistas que actúan en función de su racionalidad económica y bajo sus intereses (Gutman, 1987).

Pero en esta situación, la producción de *commodities* para su exportación no fue toda cuesta arriba ni siempre se mantuvo igual durante su larga historia; fue durante este mismo período de modernización del agro y como consecuencia del mal funcionamiento y altos costos del transporte terrestre que el transporte fluvial pasó a ser la vía de escape para abaratar costos y facilitar la expansión de la frontera agropecuaria en vistas de las demandas chinas que iban cada vez más en aumento. Esto facilitó la extensión de las zonas “extrapampeanas” y generó un desplazamiento de pequeños y medianos productores hacia zonas urbanas o semiurbanas.

Si analizamos de cerca el comercio de exportación argentino, observamos que casi el 80% de lo que se produce sale por la hidrovía. Incluso, gran parte de los puertos ubicados en la cuenca del Paraná del tramo argentino están en manos de empresas extranjeras, siendo las cerealeras las principales (Álvarez, 2021). Entre las que se destacan Cofco, Cargill, Acindar, Ternium y Siderca. Éstas tienen como objetivo lograr mayores ganancias frente a los puertos con los que compiten, por lo tanto la lógica productiva que las caracteriza tiene que ver con bajar los costos de la comercialización y mayor eficiencia del sistema a partir de la profundización del dragado.

El Puerto de Santa Fé desempeña un papel fundamental dentro de la hidrovía, ya que su ubicación estratégica en el corazón de la región lo convierte en un eslabón clave que conecta los nodos de transporte terrestre, fluvial y oceánico.

Como último puerto de ultramar apto para operaciones con buques oceánicos, funciona como un eje articulador del corredor bioceánico (Álvarez, 2018:217). Esto posiciona al territorio como un punto estratégico para la inserción regional en el mercado mundial.

Para garantizar la eficiencia logística, se realizan importantes inversiones en infraestructura, asegurando la fluidez y la circulación de bienes. Sin embargo, como señala Álvarez (2022:4), esta dinámica genera una subordinación de las actividades esenciales para la reproducción material y cultural de los pueblos frente a las demandas de los grupos económicos dominantes.

Por último, resulta interesante observar el rol de los distintos gobiernos (particularmente el de la gestión de Alberto Fernández y el de Mauricio Macri) que si bien a grandes rasgos pretenden diferenciarse frente al desarrollo productivo y el rol que debe tener el país en el comercio mundial, ninguno de los dos avanzó con políticas públicas estatales que discutan esta lógica de acumulación en función de los intereses de las grandes empresas y en

detrimento del desarrollo productivo regional. Esto es característica sustancial del período “posliberal” que nos toca vivir ya que, como destaca Svampa (2012), el consenso de los *commodities* pone en el centro de la escena la implementación de proyectos extractivos orientados a la exportación, reconfigurando el Estado y poniendo en jaque las relaciones económicas y sociales preexistentes. De hecho, el actual gobierno de Javier Milei firmó a comienzos de este año un acuerdo de colaboración entre la Administración General de Puertos (AGP) y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos con la finalidad de intercambiar información y gestionar el funcionamiento de la HPP, permitiendo la presencia e injerencia de militares estadounidenses en nuestra región (Cazón, 2024).

Conclusiones

El proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay fue encarado bajo una lógica que profundiza la dependencia de nuestro país, y es requisito necesario para la reproducción del modelo agroexportador. Este proyecto implicó transformaciones territoriales que llevaron al disciplinamiento de los ríos y cuencas, alterando el ambiente en función de las necesidades del capital concentrado, beneficiario del actual modelo reprimarizado, extractivista y agroindustrial. Este caso es un ejemplo del proceso dialéctico de producción del espacio, donde los intereses de las clases dominantes se imponen y marcan el ritmo, la forma y las lógicas del territorio, que es transformado y a su vez es quien posibilita la reproducción y el mantenimiento de la hegemonía de dichos grupos.

En vistas de otro horizonte, creemos que es posible construir alternativas que aprovechen este recurso fundamental y estratégico y que pongan en discusión su actual desarrollo, el cual actualmente está supeditado a los intereses de los actores que manejan su administración y control, generando una economía de dependencia en detrimento del desarrollo regional.

Frente a ello, una de las dificultades que existen radica en el acceso a la hidrovía a través del Río de La Plata. Hoy, el canal Punta Indio es la única vía de entrada a la región y está bajo el control del puerto de Montevideo bajo el argumento de compartir cercanía con el punto de inicio del canal (Orellano, 2020). Respecto al canal Punta Indio, Portatadino señala que “*es un canal obsoleto, caro de mantener y dificulta la conectividad marítima patagónica con los puertos fluviales de nuestro país*” (2022:3).

La importancia estratégica no resulta novedosa ya que, durante diferentes momentos de nuestra historia han sucedido experiencias que demuestran que este punto ha sido y es un

foco geopolítico fundamental para el acceso a la hidrovía más grande de sudamérica y a un área clave para el control del Atlántico Sur. El ingreso único a través del Puerto de Montevideo implica a grandes rasgos que ante cada buque que quiere ingresar al Río de La Plata, haya que pedir autorización a la marina uruguaya que de acceso.

Ahora bien, frente a esta situación creemos que no es posible comprender por qué sigue siendo viable mantener esta única vía de acceso sin pensar en los actores que actualmente poseen la concesión de la HPP como también del negociado que existe entre los distintos puertos y las empresas multinacionales. Efectivamente son ellas las que toman las decisiones, dejando de lado los intereses por el desarrollo nacional.

No exento de debates, hace algunos años apareció un proyecto que propone la construcción de un canal alternativo al Canal de Punta Indio: el Canal Magdalena. Con él se lograría recuperar el control geopolítico de la región y se dejaría de depender de un puerto extranjero para el acceso a los distintos puertos de la cuenca del Plata. Esto no solamente sería un gran avance desde un punto de vista estratégico en cuanto a la soberanía nacional para poder conocer y administrar nuestros recursos, sino que también permitiría un cambio en el desarrollo económico del país, ya que gran parte de los servicios que hoy presta el puerto de Montevideo, debieran hacerse sobre nuestra jurisdicción. A la vez, pensando geográficamente implicaría un acceso más directo que el que funciona actualmente y de doble vía (a diferencia del Canal Punta Indio que cuenta con una sola).

A modo de cierre, creemos que es indiscutible el rol fundamental que cumple la HPP para el desarrollo productivo y que en vistas de otra salida, necesitamos profundizar un camino que dé lugar al desarrollo de las economías regionales, a la participación popular y de fondo, avance en la recuperación de nuestros recursos para su plena administración y soberanía.

Bibliografía

ÁLVAREZ, Álvaro (2018). La iniciativa para la integración en infraestructura regional suramericana: Estudio del eje hidrovía Paraguay-Paraná a partir del proyecto de reconversión del puerto de Santa Fe (Tesis doctoral). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Argentina.

ÁLVAREZ, Álvaro (2021). Extractivismo, producción del territorio y conflictos en la Hidrovía Paraguay-Paraná. *Realidad Económica*, 344, 39-68.

ÁLVAREZ, Álvaro (2022). Presentación Dossier: Aportes multidisciplinares y a distintas escalas en el estudio de la hidrovía Paraguay-Paraná. *Revista Transporte y Territorio*, 26, 2-7. <https://doi.org/10.34096/rtt.i26.10955>

ARAMAYO, Ariel (2019) “Hábitat, género e inmigración. La construcción de la espacialidad urbana y los cambios en la reproducción familiar en la ciudad de Buenos Aires (1870-1930)” En actas: VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas de la Rep. Argentina, La Plata, octubre de 2019.

BARLETTI, Agustín (2024, mayo 1). Ratifica el gobierno nacional su decisión de licitar la hidrografía. *El Cronista*.
<https://www.cronista.com/transport-cargo/ratifica-el-gobierno-nacional-su-decision-de-licitar-la-hidrovia/>

BERNARDIS, Joaquín (2024, abril 16). La Hidrografía Paraná-Paraguay, su situación actual y sus perspectivas a futuro. Escenario Mundial.
<https://www.escenariomundial.com/2024/04/16/la-hidrovia-parana-paraguay-su-situacion-actual-y-perspectivas-a-futuro/>

CAZÓN, Sebastián (2024, marzo 13). Militares de Estados Unidos se instalarán en la Hidrografía. *Página 12*.
<https://www.pagina12.com.ar/720327-militares-de-estados-unidos-se-instalaran-en-la-hidrovia>

GIRAUT, M. A. (2023), Argentina físico-natural: Aguas superficiales. ANIDA. Atlas Nacional Interactivo de Argentina. Instituto Geográfico Nacional.
https://static.ign.gob.ar/anida/fasciculos/fasc_aguas_sup_sub.pdf

GRAS, Carla y HERNÁNDEZ, Valeria (2016) Radiografía del campo argentino, Capítulo 1. “La cuestión agraria en perspectiva” (pp. 25-32), Capítulo 3 “Cristalización de la Revolución Verde” (pp. 59-66) y Reflexiones finales (pp. 272-282), Siglo XXI editores, Buenos Aires, 2016.

GUTMAN, Pablo (1987) Articulación de la sociedad y naturaleza en la producción rural.

MANZANAL, Mabel (2007) Territorio, poder e instituciones. Una perspectiva crítica sobre la producción de territorio. pp. 15-47.

ORELLANO, Luciano (2020). Argentina sangra por las barrancas del río Paraná. Editorial Ágora.

PORTATADINO, Alejandra Victoria (2022). El Canal Magdalena y la proyección estratégica de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Malvinas en Cuestión, (1), e008. <https://doi.org/10.24215/29533430e008>

SVAMPA, Maristella (2012) “Consensus de los commodities, giro ecoterritorial y pensamiento crítico en América Latina”, en OSAL (Buenos Aires: CLACSO) Año XIII, N° 32, 2012.