



# Extractivismo y modelo agroexportador en Argentina: el caso de la Hidrovía Paraguay Paraná



Gisela Ariana Rausch

rausch@iech-conicet.gob.ar

Instituto de Estudios Críticos en Humanidades (CONICET/UNR), Argentina.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5851-3357>

Recibido: 25 de octubre de 2021. Aceptado: 27 de diciembre de 2021.

## RESUMEN

Se analiza la conformación del territorio hidrosocial definido por la Hidrovía Paraguay Paraná, en Argentina, como soporte del modelo agroexportador. A partir de la indagación pudo observarse la constitución de un orden territorial definido por las prácticas extractivistas y el agronegocio; la definición de un orden simbólico que asocia la megainfraestructura a la idea de desarrollo; y finalmente, los conflictos sociales emergentes de la implementación de la vía navegable. Se ha podido constatar que la megainfraestructura configuró una nueva *constelación hidrosocial* en los territorios que conforman las cuencas a partir del establecimiento de la escala supranacional, y en Argentina, de un orden territorial-simbólico asociado principalmente al cultivo de soja transgénica, que entró en conflicto con las territorialidades existentes.

**Palabras clave:** Megaproyectos. Extractivismo. Hidrosocial. Hidrovía.

## Extractivism and agro-export model in Argentina: the case of Paraguay-Paraná Waterway

## ABSTRACT

It is analyzed the conformation of the hydrosocial territory defined by Paraguay-Paraná Waterway in Argentina, as a support for the agro-export model. The inquiry made it possible to observe the creation of a territorial order defined by extractivist practices and agro-business; a symbolic order definition which links the megainfrastructure to development idea; and finally, the social conflicts emerged from the waterway implementation. It has been possible to verify that the megainfrastructure configured a new *hydro-social constellation* in the territories that make up the basins from the establishment of the supranational scale, and in Argentina, of a territorial-symbolic order associated to transgenic soy, which came into conflict with existing territorialities.

**Keywords:** Megaprojects. Extractivism. Hydro-social. Waterway.

**Palavras-chave:** Megaprojetos. Extrativismo. Hidrosocial. Hidrovia.

## INTRODUCCIÓN

Este trabajo resume una investigación en curso que pretende realizar un aporte a las investigaciones con perspectiva crítica que se vienen realizando en Ecología Política y los estudios territoriales en general, desde finales de la década de 1980, relativos a las problemáticas y a los efectos territoriales y socioecológicos derivados de la construcción de Proyectos de Gran Escala (PGE) en países de América Latina (AL) y en particular, en Argentina.

Durante la década de 1990, acompañando la implementación de políticas neoliberales, se inició un proceso orientado a la extracción de elementos del mundo físico (concebidos como recursos) con la finalidad de satisfacer las demandas en determinados productos del mercado internacional (*commodities*). Este proceso se manifestó en la implementación de un modelo económico-productivo de corte extractivista, centrado en la exportación de los mencionados *commodities* (Gudynas, 2009; Gudynas, 2010; Delgado Ramos, 2013; Svampa y Viale, 2014; Yacoub, Duarte y Boelens, 2015; Pinassi y Orlanda, 2017). Dicho modelo, que se desarrolló plenamente durante el siguiente siglo, daba respuesta al lugar que le fue asignado durante la re-estructuración capitalista, en la división internacional del comercio, a los países de AL. En efecto, como sostienen Svampa y Viale (2014), los gobiernos progresistas del siglo XX combinaron políticas populistas que daban respuesta a las demandas socioeconómicas internas, con prácticas extractivistas de alto impacto territorial (destrucción de la biodiversidad, expulsión de población local y contaminación de recursos vitales), cuyas consecuencias han ido de la mano de fuertes luchas sociales en defensa de los territorios.

Existe una diversa gama de estudios (Carruthers, 2008; Alimonda, 2011; Martínez Alier, 2011; Svampa y Viale, 2014; Yacoub, Duarte, Boelens, 2015; Svampa, 2019; entre otros) que verifican los efectos territoriales-ambientales negativos de dicho modelo. Éstos pueden observarse, por un lado, en la constitución de *zonas de sacrificio*<sup>1</sup> al servicio de los intereses del mercado, y por el otro, en el acrecentamiento de los conflictos socioterritoriales por reclamos de tipo ambiental.

En tal contexto, las infraestructuras, y en especial los PGE, han tenido un rol clave como soportes materiales del modelo. Estas grandes obras pueden considerarse como las “fijaciones materiales” de los flujos del capital a los territorios, es decir, su posibilidad de territorialización (Brenner, 1999); pero también como artefactos que crean nuevos órdenes territoriales a través de procesos de desterritorialización, que implican destrucción de biodiversidad (poblaciones no humanas), desorganización de comunidades y poblaciones humanas, reconfiguración de relaciones de poder y establecimiento de nuevas jerarquías y dependencias, entre otras cuestiones.

Lo que se conoce como Hidrovía Paraguay Paraná (HPP) es un programa infraestructural que consiste en el acondicionamiento de los ríos homónimos para la navegación de buques interoceánicos de manera continua, posibilitando su salida al mar. Este programa, que por sus características puede considerarse un PGE<sup>2</sup>, fue proyectado originalmente para recorrer 3442 km. a lo largo de los ríos, desde Puerto Cáceres

<sup>1</sup> Se definen como “áreas de sacrificio” a aquellas donde los territorios y las poblaciones que lo conforman son sacrificadas al servicio de los intereses del capital global. Ejemplos son las áreas de extracción minera, gasífera por *fracking*, zonas de monocultivo industrial, entre otras.

<sup>2</sup> PGE hace referencia a objetos tecnológicos complejos, que se encuentran conformados por elementos heterogéneos que actúan en varias dimensiones y escalas. Asimismo, un PGE está compuesto por aspectos de orden técnico, político, económico, normativo, ecológico y social, entre otros. Los PGE involucran una diversidad de actores (privados, civiles no gubernamentales y gubernamentales) e implican diferentes escalas (local, nacional, regional, internacional) (Lins Ribeiro, 2007).

(Brasil) hasta Puerto Nueva Palmira (Uruguay), y desembocar en el océano Atlántico<sup>3</sup>. Su objetivo principal fue organizar tecnológicamente territorios pertenecientes a la Cuenca del Plata (CP), con la finalidad de conectarlos a los centros de producción global.

En un primer momento durante la década de 1990, la HPP se impulsó en el marco del Acuerdo Mercosur (1981), como parte de la voluntad de los gobiernos de Brasil, Argentina, Paraguay, Bolivia y Uruguay de conformar una “región económica” para la inserción en el mercado internacional y la economía global. A partir de 2000, la HPP pasó a formar parte de la cartera de proyectos de la Iniciativa para la Integración Regional Suramericana (IIRSA). Esta iniciativa puede considerarse la voluntad más evidente de implementar un modelo extractivista en América del Sur. La IIRSA se materializa en una red de obras de infraestructura que conectan las áreas de extracción con los centros de producción global. El objetivo de la misma es facilitar la explotación de yacimientos de hidrocarburos, minerales, recursos genéticos, acuáticos y agropecuarios para su transporte hacia las salidas al mar.

En Argentina, la HPP constituye el soporte infraestructural más importante del modelo agroexportador, que se basa principalmente en el cultivo industrial de soja genéticamente modificada. Por lo tanto, este megaproyecto tiene efectos (socioecológicos, económicos, políticos) que exceden a la vía navegable, abarcando un amplio territorio que definimos como constelación hidrosocial.

Según ha señalado Swyngedouw (2015), la transformación de la naturaleza expresa las relaciones de poder político-económicas y socioeconómicas que modela el proceso de urbanización y “el ciclo urbano hidrosocial está infundido de una variedad de tensiones sociales y de un terreno de lucha en cada momento” (Swyngedouw, 2004:150). Para dar cuenta de este territorio complejo y múltiple utiliza la noción de constelación hidrosocial que, para el autor, sería un

[...] ensamblaje de procesos interrelacionados que simultáneamente son humanos, no humanos, materiales, discursivos, mecánicos y orgánicos, pero finalmente conducidos por fuerzas de los procesos políticos y económicos orientados a la conversión de la naturaleza en capital (Swyngedouw, 2015:21).

En estas “constelaciones” existen una imbricación de ordenes políticos, sociales, simbólicos, biológicos, tecnológicos y económicos que se despliegan multiescalarmente y se manifiesta territorialmente, entrando muchas veces, en relaciones conflictivas. Para el caso de la HPP en Argentina, existe una coherencia en su planificación ya que constituye el soporte del modelo agroexportador. Sin embargo, el orden coherente que intenta definir entra en conflicto con otros órdenes territoriales (dinámicas de las comunidades pesqueras y campesinas, determinados equilibrios ecosistémicos, por ejemplo).

Desde esta perspectiva, el trabajo que presentamos expone de manera resumida y analiza la constelación hidrosocial definida por la HPP en Argentina, haciendo foco en: 1) el proceso histórico de configuración de un orden territorial definido por las prácticas extractivistas en general y el modelo agroexportador en particular; 2) la definición de un orden simbólico que asocia la megainfraestructura a la idea neoliberal de desarrollo; 3) los conflictos emergentes de la implementación de la HPP durante los años 90. Por último, se exponen las reflexiones finales, recuperando lo desarrollado.

<sup>3</sup> Por diversas circunstancias, el proyecto original sufrió modificaciones y segmentaciones, y la totalidad de las obras proyectadas no han sido concretadas (por ejemplo: rectificación de meandros, remoción de rocas en zonas específicas), siendo el tramo más desarrollado el correspondiente a Santa Fe-Océano (en Argentina).

## Características del abordaje y metodología

La investigación se ha planteado a partir de un abordaje con voluntad de transdisciplinariedad, considerando que dicho modo de construcción del conocimiento se encuentra aún en discusión y debate. Tal como ha señalado Castro (2019:19), la naturaleza<sup>4</sup> (y por lo tanto el agua) “es uno de los objetos indisciplinados o indisciplinables por excelencia, tanto empíricamente como en términos teóricos y metodológicos”. En este sentido -considera el autor-, la Ecología Política es una propuesta a abordar los objetos empíricos de manera abierta en lo disciplinar, aunque con enfoques, objetivos y prioridades claras (Castro, 2019). Así:

Hablar de “x-disciplinidades”, entonces, es una forma de provocarnos a la reflexión: no se trata de buscar imponer un modo o modos particulares de resolver el problema, sino de generar espacios de debate que permitan enriquecer los estudios sobre el agua, rechazando la falsa seguridad que nos brindan las zonas de confort de nuestros ámbitos institucionalizados, e invitándonos a tomar el riesgo de dialogar con y en otras lenguas, menos familiares y que a veces se nos presentan como amenazantes (Castro, 2019:34).

Esta apertura disciplinar que Castro propone para los estudios sobre el agua, también nos parece adecuada a la complejidad inherente de los territorios. Así, el enfoque holístico<sup>5</sup> que se propone en esta investigación contempla la multidimensionalidad y multiescalaridad de los procesos territoriales, y en particular de los territorios hidrosociales, sin que por ello se pretenda un abordaje totalitario. Al contrario, la consideración de la condición compleja del objeto de estudio, construido y atravesado por múltiples condiciones conduce a asumir la fragmentariedad y parcialidad de nuestra indagación.

El enfoque hidrosocial, dentro de la Ecología Política aparece, así como una propuesta que orientó nuestra indagación, favoreciendo una perspectiva monista de lo socioambiental (Sandoval Moreno, 2017:19), en tanto aborda la multiescalaridad de las transformaciones de los ciclos hidrológicos en su condición de red, en la cual se implican dimensiones de carácter administrativo, cultural, económicos, jurisdiccional, hidrológico, ecológico y de organización del poder. En este sentido, las transformaciones territoriales e hidrosociales son procesos de negociación y conflicto (Boelens, Hoogesteger, Swyngedouw, Vos y Wester, 2016).

Tomando como base teórica tal enfoque, y asumiendo las limitaciones de una investigación de tal complejidad, nuestra indagación se ha desarrollado en perspectiva histórica y se sustenta en fuentes documentales consistentes en normativas, publicaciones especializadas, información técnica y fuentes hemerográficas.

Los resultados que aquí se exponen constituyen reflexiones a modo de hipótesis provisionales para dar continuidad a la investigación.

<sup>4</sup> Las comillas hacen referencia a la condición inasible o “flotante” del concepto. Ver: Swyngedouw, 2011.

<sup>5</sup> Según Sandoval Moreno (2017:17), las investigaciones holísticas son “aquellas que incluyen en su análisis las múltiples interacciones y asociaciones que intervienen en las partes del fenómeno estudiado”.

## ORGANIZANDO TECNOLÓGICAMENTE LA “NATURALEZA” Y LA CONSTELACIÓN HIDROSOCIAL: MOMENTOS DEL PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA HPP

La organización tecnológica de los territorios definidos por la CP tiene un antecedente directo en el Tratado de la Cuenca del Plata (TCP). El mismo fue firmado por Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, declarando como objetivo principal “mancomunar esfuerzos con el objeto de promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata y de sus áreas de influencia directa y ponderable” (TCP, 1969, Art.1)<sup>6</sup>. Para esto, alentaba la promoción de estudios, obras, programas e instrumentos jurídicos en aras de facilitar la navegabilidad, la utilización del agua, la preservación de la vida animal y vegetal, la implementación de medios de transporte y el incentivo de la cooperación en diversas áreas como industria, sanidad y educación.

La coordinación de las acciones mancomunadas de los países involucrados en el llamado “proceso de integración de la Cuenca del Plata” estuvo a cargo del Comité Inter-gubernamental de la Cuenca del Plata (CIC) cuya sede se encontraba en Buenos Aires (Argentina).

Asimismo, esta iniciativa contemplaba una cartera de proyectos (no concretados) entre los cuales pueden mencionarse: construcción de puertos, inventario y análisis de recursos naturales, obras de dragado y acondicionamiento para la navegabilidad continua en los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay, entre otros (Kempff Bacigalupo, 1977).

El TCP constituyó una manifestación de las primeras estrategias de integración provenientes de la visión conocida como estructuralista, la cual orientó gran parte de las políticas territoriales de los gobiernos latinoamericanos entre las décadas de 1950 y 1970, en mayor o menor grado según los casos particulares. Según este modelo, las estrategias de integración se orientaban (al menos en los objetivos explicitados) a construir regiones de solidaridad entre países para posibilitar la internacionalización de las políticas económicas e impulsar las economías de los países considerados subdesarrollados. Esta visión consideraba que para lograr un crecimiento espacial equilibrado era necesaria una estrategia espacial de crecimiento transformadora a nivel estructural que encontraba realización a través de políticas de desarrollo y de los programas territoriales (Autor, 2021).

El programa infraestructural conocido como HPP comenzó a impulsarse en el año 1988, en paralelo a los protocolos bilaterales entre Brasil y Argentina, en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)<sup>7</sup><sup>8</sup>. Este gradual proceso que buscaba integrar los mercados de una serie de países de AL tuvo un momento clave en 1988 con el Tratado de Integración Cooperación y Desarrollo cuyo objetivo era eliminar barreras arancelarias y no arancelarias entre Argentina y Brasil (ALADI, 1988); y coincidió temporalmente con la primera reunión de los Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países de la Cuenca del Plata, llevada a cabo en Canela (Brasil)

6 En el año 1967 en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), se firmó la Declaración Conjunta de los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata, donde los mismos asumían la intención de llevar adelante acciones conjuntas para el desarrollo regional, que posteriormente serían expresadas en el TCP (DCCPCP, 1967).

7 La ALADI tuvo lugar a partir del Tratado de Montevideo (1980) y participan de ella, actualmente, 13 países. Su objetivo principal es la convergencia de acciones hacia la conformación de un mercado común latinoamericano. Entre 1984 y 1989, Argentina y Brasil suscribieron 24 protocolos bilaterales.

8 En 1987 se había realizado una nueva reunión de Cancilleres en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), donde se declaró a la HPP “de interés prioritario” por Resolución N° 210 ([http://archive.iwlearn.net/cicplata.org/index6176.html?id=hpp\\_mi](http://archive.iwlearn.net/cicplata.org/index6176.html?id=hpp_mi)).

(Comité Intergubernamental Hidrovía [CIH], 1988). En el Acta de dicho evento, se expresaba la intención de: “tomar conocimiento del documento preliminar denominado Estudio de Prefactibilidad Económica de la Hidrovía Paraguay-Paraná, elaborado por el Grupo de Trabajo Ad-Hoc” (CIH, 1988:1). De acuerdo a ello, en 1989 se creó el CIH, organismo que coordinó las acciones entre los países involucrados durante la primera etapa de la HPP.

El proceso de implementación de la Hidrovía se daba en un contexto muy diferente al del TCP. La voluntad de integración territorial y económica para conformar una región suramericana ahora se concebía bajo un nuevo orden que se estaba configurando a nivel mundial: la economía globalizada (o mundialmente integrada). Así, la HPP se prefiguraba como el soporte infraestructural, de escala supranacional, que conectaría las regiones (áreas de extracción) con los mercados internacionales. Puede decirse que la HPP materializó una nueva escala (la supranacional) que tendría sus efectos territoriales a nivel nacional y local (Figura 1).



Figura 1. La HPP según el proyecto original. Fuente: Dunne, et al. (1997:10).

El Tratado de Asunción, firmado en 1991<sup>9</sup>, que dio lugar al Mercosur, venía a colocar de manifiesto todo el proceso mencionado anteriormente. Su finalidad fue la convergencia y cooperación internacional de las economías suramericanas, para la incorporación de territorios específicos, al mercado internacional. Acorde a los principios expresados en dicho Tratado, en 1992 se firmó en Las Leñas (Mendoza, Argentina) el Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP (ATF) donde se declaraba la voluntad de:

[...] facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), en adelante “la Hidrovía”, en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar (ATF, 1992:1)<sup>10</sup>.

La HPP en sus inicios fue concebida como un proyecto unitario, pero finalmente se definió por un esquema en tramos<sup>11</sup>. Junto a ello, se le asignó la administración del tramo argentino al Gobierno Nacional (en ese momento bajo la presidencia de Carlos Menem), mientras que el total restante quedaría a cargo del CIH.

En 1994 el CIH contrató los estudios de prefactibilidad y seleccionó -entre cinco propuestas-, la presentada por el Consorcio Asociación Hidroservice - Louis Berger (HLBS). Para la realización de la evaluación ambiental se contrató al consorcio Taylor- Golder- Consular-Connal (TGCC)<sup>12</sup>. Mientras que el tramo argentino se licitó y adjudicó en 1995 al consorcio conformado por Jan De Nul N.V. y EMEPA S.A. (PEN, Decreto 253/95).

Entre noviembre y diciembre de 1995 sale publicado a cargo de la U.S. Trade & Development Agency (USTDA), un documento titulado: “Surface Transportation Project. Opportunities in South America”. El mismo reunía una serie de proyectos de infraestructura para varios países de América del Sur (entre los cuales se encontraba la HPP), y que habían sido presentadas en una conferencia llevada a cabo en el Hotel Inter-Continental de Río de Janeiro (Brasil)<sup>13</sup>.

El documento estaba dirigido a inversionistas internacionales y tenía como objetivo acercarles una serie de “oportunidades” de inversión en los países de América del Sur, así como también facilitar el posicionamiento de éstos:

El objetivo es proveer una combinación sólida de conocimientos conceptuales con datos básicos en un formato que es fácil de referenciar. El resultado debería proveer una buena idea acerca de las oportunidades de recursos de inversión y el sentido de las futuras tendencias para que ustedes puedan posicionar su negocio en la arena de América del Sur<sup>14</sup> (USTDA, 1995:1).

9 El Tratado de Asunción fue firmado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, el 26 de marzo de 1991 (Mercosur, 1991).

10 El ATF fue aprobado en Argentina por la Ley 24385 del 11 de noviembre de 1994.

11 La decisión de fragmentar la concreción del programa infraestructural tuvo lugar luego de los conflictos sociales que emergieron a partir de su difusión. Al parecer, un esquema en tramos facilitaba llevar adelante el proyecto quitándole fuerza a la acción contestataria.

12 Este EsIA constituyó la referencia única para el estudio de factibilidad antes mencionado, y no contemplaba el tramo Santa Fe-Océano.

13 Los proyectos que presenta el documento pasaron a formar parte de la cartera de proyectos de la IIRSA en 2000.

14 Las traducciones son de la autora.

Asimismo, en un recuadro titulado: “El Consenso del Desarrollo I”, se declaraba:

La Administración Clinton ha hecho de América del Sur una prioridad porque con el modelo económico de los Estados Unidos los países de este hemisferio se ven como socios fuertes a largo plazo. Al tiempo que la economía de la región vaya recuperando salud, se vuelve cada vez más claro que el crecimiento sostenido es, en parte, el resultado de las relaciones de E.U. con las regiones que asiste en el financiamiento de proyectos de infraestructura. Este es el corazón de la Política de la Administración Clinton para América del Sur, y este es el foco de la USTDA (USTDA, 1995:1).

Y continuaba en otro recuadro titulado: “El Consenso del Desarrollo II”:

Una vez que el Estado haya dejado la arena de la infraestructura como propietario y operador<sup>15</sup>, un área enorme será abierta a la acción creativa del sector privado. Nuevas agencias florecen para convertirse en conductores agresivos del proceso de creación de infraestructura [...] (USTDA, 1995:2).

El documento destacaba las condiciones favorables que otorgaba el Mercosur para crear una “región de oportunidades” de inversión en los países que lo conformaban. Dentro de este plan, las obras de infraestructura proyectadas constituían los artefactos materiales a través de los cuales se reorganizaba el territorio suramericano en función de los intereses del capital global. Dicha organización contemplaba, por un lado, las áreas de extracción, y por el otro, las vías de conexión entre éstas últimas y los centros de procesamiento pertenecientes al mercado internacional.

A tono con dicho documento, un asesor de la empresa multinacional ACBL Hidrovías, explicaba para un diario de Rosario (Argentina):

Cada uno de los países miembros del Mercado Común del Sur (Mercosur) está adecuando el ordenamiento de su infraestructura básica en relación a esta nueva realidad. Por su parte Bolivia está construyendo carreteras que unirán en 1998 a Paz con Puerto Suárez (en la cabecera norte de la hidrovía) y con Puerto Bello en el Pacífico. En Brasil se está acondicionando la hidrovía Tieté-Paraná (2400 km.), cuyo objetivo final es conectar San Pablo con la hidrovía Paraguay-Paraná, debiendo superarse la barrera de Itaipú [...]. Coincidentemente se efectúan mancomunadamente proyectos carreteros y ferroviarios (La Capital, 20/7/1996).

Como se dijo en un inicio, la HPP en Argentina se encuentra asociada principalmente al modelo agroexportador, que hacia finales del siglo XX el gobierno nacional intentaba impulsar. La crisis económica por la que atravesaba el país -en especial el sistema agrario tradicional<sup>16</sup>- junto a la existencia de zonas fértiles para el cultivo en un momento en que los mercados internacionales acrecentaban la demanda en determinados “bienes naturales” fueron el marco de condiciones que propiciaron la reestructuración agraria hacia un modelo industrial, de gran escala. Éste, no sólo se concentró en el área pampeana del país (donde tradicionalmente se había desarrollado) sino que se extendió en las áreas marginales, por ejemplo, en el Chaco argentino (Svampa y Viale, 2014).

<sup>15</sup> Con esto se refería al proceso de privatización de los bienes del Estado que el gobierno argentino llevó adelante durante la década de 1990.

<sup>16</sup> Esta crisis se debía, en gran parte, a la obsolescencia tecnológica respecto de los requerimientos internacionales que implicaron, por un lado, la “Revolución Verde”, y por el otro, la reconversión fluvial y marítima de las últimas décadas del siglo XX, por ejemplo, la introducción del buque “Panamax”.

Si bien este modelo recién se consolidaría a partir de 2000, fue en estos años que se establecieron las bases normativas, infraestructurales y proyectuales para el siguiente siglo. Es así como el 25 de marzo de 1996 fue autorizada en Argentina, la producción y comercialización de soja transgénica (Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Res. N°167, 1996). Este hecho que no tuvo repercusión inmediata, transformaría drásticamente la estructura agraria argentina y los usos de los territorios (Teubal, Domínguez, Sabatino, 2005; Valenzuela, 2005; Giarraca y Teubal, 2013; Palmisano, 2016).

Al iniciar el nuevo siglo, el marco de desarrollo de la HPP se ampliaría con su ingreso en la cartera de proyectos de la IIRSA. El 31 de agosto y 1 de septiembre de 2000, en Brasilia (Brasil), se llevaba a cabo la Primera Reunión de Presidentes Suramericanos. Allí los presidentes de los países involucrados<sup>17</sup> acordaron actuar conjuntamente “para impulsar el proceso de integración política, social y económica suramericana” (IIRSA, 2000:1) incluyendo la modernización de la infraestructura regional y acciones específicas para estimular la integración y desarrollo de subregiones aisladas.

En el punto 32 del documento, dedicado al “Comercio”, se declaraba la intención de realizar un acuerdo de libre comercio entre el Mercosur y la Comunidad Andina, con el objetivo de conformar un espacio económico-comercial ampliado en América del Sur, “basado en la progresiva liberalización del intercambio de mercancías y servicios, en la facilitación de las inversiones y en la creación de la infraestructura necesaria para alcanzar dicho objetivo” (IIRSA, 2000).

Por otro lado, en los puntos 37 y 38 del apartado “Integración e infraestructura”, se señalaba que la formación del espacio económico ampliado dependería de la expansión y complementación de proyectos de infraestructura existentes y de la identificación de otros nuevos, cuya financiación sería compartida entre los Estados nacionales, el sector privado y los organismos multilaterales<sup>18</sup>. Las áreas principales de inversión en infraestructura serían energía, transporte y comunicaciones, “con la finalidad de configurar ejes de integración y de desarrollo económico y social para el futuro espacio económico ampliado de la región” (IIRSA, 2000:7-8).

Respecto del transporte, el documento declaraba que:

[...] los países suramericanos tienen como prioridad la conformación de redes multimodales, que mejor articulen la utilización de las vías terrestres, fluviales, marítimas y aéreas, así como faciliten el tránsito fronterizo de personas, vehículos y cargas, además de contribuir para hacer más dinámico el comercio y las inversiones en el conjunto de la región (IIRSA, 2000:8).

En el año 2009, la IIRSA fue incorporada al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión Suramericana de Naciones (UNASUR), ampliándose el conjunto de proyectos. Como ha señalado Alvarez (2016:4), el objetivo fue “suprimir todo obstáculo que dificulte la libre circulación de las mercaderías, de las informaciones y de dinero a partir de las acciones técnicas y normativas que refuerzan el proceso de transnacionalización del territorio”.

17 Participaron los presidentes de Argentina, Fernando De la Rúa; Bolivia, Hugo Bánzer Suárez; Chile, Ricardo Lagos Escobar; Colombia, Andrés Pastrana Arango; Ecuador, Gustavo Noboa; Guyana, Bharrat Jagdeo; Paraguay, Luis Angel González Macchi; Perú, Alberto Fujimori Fujimori; Surinam, Rinaldo Ronald Venetiaan; Uruguay, Jorge Batlle Ibañez; y Venezuela, Hugo Chávez. También estuvieron presentes los Presidentes del Banco Interamericano de Desarrollo, Enrique Iglesias, y de la Corporación Andina de Fomento, Enrique García. Evento (IIRSA, 2000:1).

18 Concretamente, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata y el Banco Mundial (IIRSA, 2000:7).

Como puede observarse, tanto en los extractos presentados antes como en la Figura 2, la IIRSA constituyó el despliegue de un orden territorial basado en las prácticas extractivistas, que se materializa en la construcción de un territorio supranacional, conectado a través de redes de infraestructuras a la economía global.



Figura 2. Cartera de proyectos de la IIRSA. Fuente: Sitio oficial ([http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/api\\_anexo2\\_proyectos\\_api\\_mapas.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/api_anexo2_proyectos_api_mapas.pdf)).

Dentro de esta red, la HPP tenía un rol relevante para los países del sur. En tal sentido, el diario rosarino La Capital expresaba:

Nuestra tesis de que por la actividad hidroviaria (ahora en crecimiento) la estructura radial del sistema de comunicaciones hacia la metrópoli, dará paso a otro ordenamiento lineal norte-sur se irá afirmando a través del tiempo al conformarse nuevos asentamientos urbanos e instalaciones portuarias a lo largo de la hidrovía. El desarrollo de estos nuevos espacios nodales en la confluencia con los accesos transversales dará origen a la integración de sucesivas tramas territoriales recostadas a orillas del río (La Capital, 20/07/1995).

Para Argentina, la IIRSA constituyó la puesta en marcha del transporte intermodal para la inserción de áreas (bosque nativo, humedales, zonas de cultivo tradicional, ríos, zonas urbanas) a los circuitos económicos globales. Y si bien gran parte de los proyectos aún no se han concretado, han sido especialmente relevantes, tanto la HPP como los corredores transversales (bioceánicos) para el desarrollo de la actividad agropecuaria y minera industrial. (Autor, 2021).

## EL “CASTIGO” DE LA NATURALEZA: LA CONSTRUCCIÓN DE UN ORDEN SIMBÓLICO SOBRE LA HIDROVÍA

Un año después de ser puesta en marcha la HPP, sale publicado en el diario rosarino de mayor difusión, un artículo titulado: “La naturaleza vuelve a castigar a la hidrovía”. En el mismo, se señalaba:

Una vez más, el agua vuelve a jugar en contra de la economía. A la sequía que afecta a los productores agropecuarios se suma la pronunciada bajante del río Paraná, que está generando preocupación entre empresarios y operadores de transporte por el impacto que pueden tener los costos (La Capital, 22/08/1996).

Y seguía:

Hasta hace unos meses, había barcos que salían de estas terminales con 40 mil toneladas, sin ningún problema. Pero la naturaleza se empecina en estorbar [...] (La Capital, 22/08/1996).

Arnold (2000), ha señalado que las ideas sobre la naturaleza han desempeñado un papel relevante, tanto en la historia como en su interpretación. Podemos decir que las prácticas humanas y el modo en que las concebimos, tienen su sustrato en la relación (ontológica y epistemológica) específica entre naturaleza y sociedad (Castro y Zusman, 2009). Dicho de otro modo, la dicotomía moderna entre naturaleza y cultura, y, por lo tanto, entre naturaleza y sociedad (Latour, 2007), ha regido las prácticas humanas del mundo occidental, así como también las concepciones sobre ambas. Desde la razón instrumental iluminista sobre la naturaleza hasta la noción de sustentabilidad de las últimas décadas del siglo XX, la naturaleza ha sido, según señala Swyngedouw (2011:43), ese concepto “de sentido inestable” o ese “Otro fetichizado que refleja o, al menos, opera a modo de síntoma a través del cual se expresan nuestros deseos y temores reprimidos más profundos”.

Para la visión capitalista, sin duda la naturaleza ha sido siempre un obstáculo al crecimiento, y dicho obstáculo ha sido mediado por la tecnología. Dentro de esta lógica, la cultura (la tecnología) resuelve el caos (la naturaleza).

Durante la década de 1990, la HPP fue concebida desde una visión netamente mercantilista y utilitarista, y fue promocionada como una megainfraestructura al servicio del desarrollo y el crecimiento de los países involucrados. Crecimiento, que según se entendía en este momento particular, se lograría mediante la integración de las “regiones” al mercado internacional. En Argentina, como se mencionó antes, este desarrollo se pretendía obtener mediante la exportación de producción principalmente agropecuaria (y especialmente sojera), conducida por la vía navegable hacia las salidas al mar. De ahí, que la bajante del río a la que alude el artículo en cuestión, se concebía como un “castigo” para los objetivos propuestos.

Esta concepción netamente mercantilista del río y de los territorios, puede observarse repetidamente en los discursos sobre la Hidrovía:

[...] se trata de pasar de un estado de incertidumbre -dragado y balizamiento mediante- a un régimen de explotación garantido para lograr del río una ruta esencial y preferencial para nuestro comercio interior y exterior y, consecuentemente, un paulatino reordenamiento territorial (La Capital, 20/07/1995).

La región surcada por la hidrovía en más de 4.000 kilómetros de norte a sur es la pradera más fértil del mundo, con decenas de millones de hectáreas vírgenes,

con mejor clima que la pradera EEUU-Canadá (no nieva en invierno) y que puede producir sin restricciones los 40 productos agrarios básicos con los que se alimenta el hombre (La Capital, 08/02/1995).

Otra cuestión que puede extraerse del último párrafo, es la idea de *abundancia* en bienes naturales. Esta idea fue históricamente atribuida a los países de América durante el proceso de apropiación europea y colonialismo. Concebir una América abundante y disponible, justificó la apropiación masiva y explotación de los bienes naturales, en algunos casos hasta su agotamiento (Acosta, 2009; Svampa y Viale, 2014).

Durante la segunda mitad del siglo XX, la idea de abundancia se utilizó vinculada a la idea de desarrollo nacional como parte del proyecto de industrialización para los países subdesarrollados. En este contexto, la naturaleza aparecía como infinita o inagotable, acompañando la idea de crecimiento ilimitado. Las teorías económicas del crecimiento se sustentaron en esta idea (Gudynas, 2012; Svampa y Viale, 2014).

A finales del siglo XX, con la reprimarización de las economías latinoamericanas, puestas al servicio de la expansión de la economía globalizada, la idea de abundancia en bienes naturales vuelve a tomar tintes colonialistas, justificando la puesta en marcha del proyecto extractivista para estos países, pero al mismo tiempo, incorporando la idea de límite a través de la noción de desarrollo sostenible<sup>19</sup>.

En el caso de la HPP, las cuencas de los ríos involucrados significaban amplios territorios considerados disponibles para ser incorporados a los circuitos económicos. Así, la Corporación Andina de Fomento (uno de los financiadores de la IIRSA), describía los territorios que atravesaría la vía navegable desde esta visión *eldoradista*<sup>20</sup>:

[...] en cuanto aquí se encuentran: 1) la tercera parte de las reservas mundiales de bosques latifoliados; 2) ingentes potenciales piscícolas, agrícolas y pecuarios que, bien manejados, podrán contribuir a resolver los actuales y tan difíciles problemas de alimentación; 3) gigantescos yacimientos de minerales útiles; 4) casi la mitad del volumen de las aguas de los ríos de todo el mundo, un cuarto de la escorrentía fluvial y un difícilmente inigualable potencial hidroeléctrico; 5) la más alta biodiversidad del mundo [...]. Así, por la integración fluvial, se crearán condiciones idóneas para el establecimiento de nuevos modelos de vida, acordes con las aspiraciones de nuestros pueblos (CAF, 1998:46).

En Argentina, la exportación de soja genéticamente modificada se convertiría en un símbolo del crecimiento económico desde el inicio del nuevo siglo<sup>21</sup>. Así, un diario de Rosario titulaba un artículo “Una apuesta a la agroindustria” y mencionaba a la vía navegable en pleno proceso de implementación:

Este complejo hidroviario bañará la región que concentra el 70 por ciento de la producción del Mercosur, lo cual hará que el mismo sector privado presione y se interese por la rápida concreción de la obra (La Capital, 9/11/1995).

19 Esta noción ha sido discutida en: Riechmann (1995); Hopwood; Mellow y O'Brien (2005); Byrch; Kearins; Milne y Morgan (2009); entre otros. Sobre la especificidad latinoamericana, puede verse: Svampa (2016) y Gudynas (2009) con la noción de “capitalismo benévolo”.

20 Svampa y Viale (2014) desarrollan que esta visión asoció AL con abundancia de naturaleza, justificando la sobreexplotación.

21 A nivel mundial, la soja transgénica, es decir, resistente al Glifosato, es el cultivo más extendido, especialmente en América del Sur. Argentina fue el primer país de AL en ingresar el cultivo de soja transgénica. Sobre este tema puede verse: Bravo, et al., (2010); Barri y Wahren (2013); Pengue (2016); Palmisano (2016).

El modelo sojero, ha posicionada a Argentina como uno de los grandes exportadores mundiales de cultivos transgénicos e implicó una fuerte reestructuración del sistema agrario tradicional<sup>22</sup> (Svampa y Viale, 2014), así como drásticas modificaciones ecológicas (Pengue, 2016).

Un artículo de prensa más tardío que los antes expuestos, se preguntaba sobre la manera de captar el “tesoro” de la soja del Mercosur y destinarla al polo industrial del Gran Rosario, que años más tarde se convertiría en uno de los dos centros de acopio y procesamiento sojero más grande a nivel mundial (en cuanto a volúmenes exportados):

La soja paraguaya, boliviana y brasileña es el tesoro máspreciado a conquistar, y la consolidación de una ruta confiable y económica para su transporte a las fábricas aceiteras locales, es el requisito indispensable para atraerla (La Capital, 7/6/1998).

En un sentido similar, un artículo del mismo diario titulado: “El mercosur y la ruta de la soja”, señalaba que “el sistema hidroviario es el soporte logístico de esa revolución agrícola”; y transcribía una entrevista a un directivo de una consultora estadounidense, que realizaba una perspectiva para el país:

Argentina tiene un potencial enorme que es Chaco y Formosa, que recién empieza a incorporarse como área sojera. También el oeste de Entre Ríos va a crecer como nueva área de la soja” (La Capital, 17/10/1998).

En base a estas concepciones generales sobre la naturaleza, y en Argentina específicamente de la soja transgénica, desde los sectores interesados en llevar adelante el proyecto Hidrovía, se enhebraron una serie de *verdades*<sup>23</sup> acerca de la megainfraestructura. A partir de ello se planteó un orden simbólico que asociaba la vía navegable al desarrollo de “los pueblos”<sup>24</sup> de los países involucrados. Estas verdades, puede decirse, justificaron su implementación sin contemplar otro aspecto que las ganancias económicas para sectores muy definidos.

En pleno proceso de despliegue del modelo agroexportador, la HPP significó, por un lado, cuantiosas ganancias para los sectores económicos involucrados, principalmente los grandes jugadores del mercado agroalimentario (Barri y Wahren, 2013; Palmisaro, 2016), y por el otro, la generación de divisas para un Estado deudor, que respondía a los requerimientos de los acreedores internacionales<sup>25</sup>. Así como se pasaba de “la agricultura como forma de vida” a la “agricultura como negocio” (Sevilla Guzman, 2006), el río Paraná era convertido en una vía de transporte vinculado a la exportación, y pasaba a denominarse “hidrovía”.

22 El Censo Nacional Agropecuario de 2018 arrojó como resultado la existencia de unas 222.000 explotaciones con límites definidos (con alambrados) distribuidas en el país, respecto de las 297.000 que existían en 2002 y de las 378.000 relevadas 1988. El estudio concluye que en tres décadas se perdieron 156.000 establecimientos. Esta situación -señala el mismo- afecta sobre todo a los de pequeña escala, con menos de 50 hectáreas (<http://sobrelatierra.agro.uba.ar/advierten-sobre-la-concentracion-de-la-produccion-agropecuaria/>).

23 Con *verdad* nos referimos a enunciados y prácticas puestos en relación que logran tener hegemonía, y por lo tanto, adquieren dicho estatus. Nos apoyamos en Foucault (1996, 2009) para considerar que quienes proceden desde la verdad despliegan estrategias específicas y procedimientos para asegurar la permanencia de la misma.

24 Esta idea aparece explícita en 1998, en un documento que publicó la CAF con motivo del programa de integración fluvial para América del Sur, que luego derivaría en la IIRSA (CAF, 1998). Este programa pretendía integrar las cuencas de los ríos Orinoco, Amazonas y de la Plata, a través de una serie de infraestructuras.

25 Desde el Consenso de Washington, el Estado argentino gestionó las políticas económicas en base a los requerimientos del Fondo Monetario Internacional (FMI). Así por ejemplo, a partir del Decreto de Desregulación de la actividad agropecuaria (DN 2284/91), en 1991, se desarmó el andamiaje institucional que sostenía, desde las décadas del 30 y 40, la actividad agropecuaria del país (Barri y Wahren, 2013).

Privatización, integración y eficiencia fueron las palabras claves para construir una verdad acerca de la HPP.

En Argentina, el discurso de la privatización tuvo amplia difusión durante toda la década de 1990. Como se mencionó en los apartados anteriores, la reforma del Estado implicó la puesta en marcha del modelo neoliberal que se tradujo en diversas medidas de ajuste fiscal como la transferencia de bienes del Estado a manos privadas (puertos, ferrocarriles, servicios de telecomunicaciones, salud, agua, entre otros), la apertura de la economía a capitales internacionales, la desregulación laboral y comercial, entre otras. Según esta visión, el sector privado era considerado más eficiente que el Estado para gestionar los recursos y por lo tanto, éste último debía minimizar su accionar a la mínima expresión. Así, aparecía la noción de Estado facilitador de la acción privada (Bakker, 2010; Martínez Rangel y Reyes Garmendia, 2012).

En efecto, la HPP, además de implicar una privatización de los ríos<sup>26</sup>, fue promocionada en el marco de la transferencia de las capacidades del Estado al sector privado, especialmente la administración de puertos. En Argentina hacia la década de 1990, el sector portuario se encontraba en crisis. Mencionamos antes que los avances tecnológicos en el transporte marítimo como respuesta a los nuevos requerimientos del mercado internacional, había dejado obsoletos, tanto a los puertos como a las vías navegables. El tamaño y las características de los buques y nuevos transportes de carga requerían mayores profundidades en los ríos, así como también transformaciones tecnológicas en el sistema portuario.

En el año 1992 se sancionó la Ley Nacional 24093 (PEN, 1992) de administración de puertos, por la cual se habilitaba la creación de puertos privados para el comercio nacional o internacional; y se transfería a las provincias la administración de los puertos nacionales. Dadas las críticas condiciones económicas por las que atravesaba el país, sumado a la necesidad de incorporar avances tecnológicos para insertarse en las nuevas condiciones que imponía el mercado internacional, las provincias optaron por dejar en el sector privado la reconversión y administración de los mismos, proceso que se consolidaría en el siguiente siglo.

Así, reconversión portuaria e Hidrovía constituyeron los proyectos principales para dar soporte infraestructural al modelo agroexportador argentino, donde los grandes jugadores del sistema agroalimentario mundial tendrían un lugar preponderante, mientras que el Estado transfería sus capacidades al sector privado:

Ahora cuando la Administración General de puertos ha desaparecido en Argentina, es el momento en que los rosarinos deberán demostrar si hubo postergación política o incapacidad propia [...] cuando los organismos centralizados desaparecen se liberan las leyes de la oferta y la demanda y allí se ve qué puertos tienen verdadera capacidad y potencial. La descentralización es un proceso irreversible en América Latina (El Litoral 1994, 5).

Dos años más tarde, en la ceremonia de toma del cargo del representante del Estado provincial en el Ente Administrador Puerto Rosario<sup>27</sup> (ENAPRO), el flamante funcionario declaraba que con las nuevas condiciones del puerto rosarino llegaba “el fin de la consideración de nuestros puertos como puertos sucios, caros e imprevisibles,

<sup>26</sup> La empresa que administra la HPP desde 1995 en Argentina es un consorcio privado y, además de las obras de adecuación del canal navegable (dragado, señalización, rectificación de cauce), cobra el peaje a los buques.

<sup>27</sup> Ente público no estatal, creado en 1994, que administra las concesiones vinculadas a la actividad del puerto de Rosario.

para que pasen a ser puertos atractivos para los operadores internacionales” (Rosario 12, 6/6/1996).

Dentro de la lógica neoliberal, la idea de privatización venía acompañando la idea de eficiencia asociada a la gestión privada. Para quienes promocionaban la HPP, la disminución de costos (de transporte) para la maximización de las ganancias era el objetivo principal de llevar adelante el proyecto. El transporte interoceánico, por el tamaño de las embarcaciones y la capacidad de las bodegas, posibilitaba transportar mayor cantidad de productos con menores costos que el transporte ferroviario o automotor<sup>28</sup>.

En este sentido, el diario La Capital, en un artículo titulado “Negocios que llegan en barcaza”, señalaba:

La provincia [de Santa Fe] motoriza los beneficios al sostener que se aumentarán las ventajas naturales para este medio de transporte [la HPP], en beneficio de la actividad económica global de la provincia, por el abaratamiento de la logística y del transporte de productos primarios de la región y apuesta a que se instalen proveedores locales de insumos (La Capital, 10/3/1996).

Durante esta década, la eficiencia se concibió en términos de rentabilidad y constituyó el parámetro para viabilizar la inserción de las regiones al mercado internacional. Así, la HPP se presentaba como el soporte para tal finalidad. La regionalización del territorio, durante estos años tuvo características de regionalismo abierto<sup>29</sup> (Sanahuja, 2008-2009) y se concibió a partir de la idea de ventajas comparativas. Para el caso del área pampeana argentina<sup>30</sup>, que ya tenía una tradición de área cultivable (por sus condiciones climáticas y aptitud de los suelos) la implementación del modelo agroindustrial junto con la del transporte fluvio-marítimo significaba un lugar ventajoso para la inserción de la región en el mercado internacional, principalmente a partir de la producción de cereales y oleaginosas. El nexo entre las áreas agrícolas y los mercados internacionales se materializaba a través de un complejo infraestructural que incluía la HPP, autopistas, corredor bioceánico central y puente Rosario-Victoria<sup>31</sup>. En este marco, la provincia de Santa Fe, y en especial la ciudad de Rosario y área metropolitana, tenía una posición geográfica privilegiada como nodo de inserción regional y conexión a los mercados internacionales.

## OTROS ÓRDENES: CONFLICTOS SOCIALES Y PROCESOS DE DESTERRITORIALIZACIÓN DERIVADOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA HPP

Como se ha venido desarrollando, la HPP significó el despliegue de un orden supranacional, vinculado con los mercados internacionales, sobre una diversidad de realidades y territorios heterogéneos que conforman la CP. Los ríos Paraná y Paraguay

<sup>28</sup> En 1995, el director de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, Jesús González, calculaba que los costos de transporte -a partir de la implementación de la HPP- tendrían una reducción de 3,65 dólares a 50 centavos (Clarín, 30/4/1995).

<sup>29</sup> Según ha definido Sanahuja (2008-2009), este período estuvo orientado a la inserción internacional de los actores estatales y no estatales en el mercado internacional en torno a tres áreas económicas (Europa, Norteamérica y Asia Oriental), a través de políticas de liberalización económica intraregional, de baja protección externa.

<sup>30</sup> En los inicios del proceso de sojización, el área pampeana -que tradicionalmente fue destinada al cultivo- era la que presentaba las mejores condiciones para la exportación.

<sup>31</sup> Estas infraestructuras se fueron concretando en su mayor parte, a lo largo del siglo XXI (Autor, 2021).

fueron históricamente utilizados como vía navegable por las distintas poblaciones de la cuenca, pero la introducción de la nueva escala supuso, por un lado, la privatización de los mismos (ya que con la HPP se comenzaba a cobrar peaje) y por el otro, un tipo de uso diferente (exportación extracontinental), con otros actores involucrados y consecuencias de gran magnitud para la biodiversidad acuática, para las poblaciones ribereñas tradicionales y los territorios que conforman la cuenca.

En Argentina, las mayores transformaciones vinculadas al funcionamiento de la HPP se dieron a raíz del avance de la frontera agropecuaria, que tuvo su mayor expansión en la primera década del siglo XXI. Además de las consecuencias de la navegación en el río Paraná y territorios ribereños<sup>32</sup> (impactos en la biodiversidad, en las poblaciones ribereñas, en las costas y humedales, por mencionar algunos), las dinámicas propiciadas por la Hidrovía impulsaron la conformación de un enclave portuario-agroexportador en el cordón industrial del Gran Rosario.

Esta zona, que integra el Departamento San Lorenzo, está conformada de Norte a Sur por la localidad de Timbúes, Puerto General San Martín, y la ciudad de San Lorenzo. Si bien estas dos últimas localidades fueron históricamente zonas de desarrollo industrial, con el presente ciclo agroexportador tuvieron transformaciones relevantes (Schweitzer, 2016; Scarpacci, 2019). Por un lado, pueden observarse los impactos de la interfase logística de carga y descarga de productos en la ribera del río Paraná (congestionamiento del tránsito de camiones en rutas y espacio urbano), y por el otro, los impactos del avance de establecimientos industriales en las localidades, especialmente en las costas del Paraná (Schweitzer, 2016). Estos impactos y transformaciones fueron producto de nuevas dinámicas propiciadas por el auge de los *commodities* (donde la HPP fue pieza fundamental) y ha generado diversos conflictos socioterritoriales, principalmente desde el inicio de la segunda década del presente siglo<sup>33</sup>.

Ahora bien, durante los años 90 y en medio del proceso de implementación de la HPP, surgieron numerosas preocupaciones por los potenciales impactos derivados de ésta. En el año 1994 se formaba la Coalición Ríos Vivos (CRV). Esta Coalición, llegó a integrar más de 300 organizaciones ecologistas<sup>34</sup>, movimientos sociales, campesinos, indígenas y poblaciones indígenas de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay (incluso algunas ONG de América del Norte y Europa).<sup>35</sup> Su objetivo fue hacer seguimiento del proceso de implementación de la HPP, junto a la preservación de la biodiversidad y diversidad cultural de los territorios involucrados (Boletín RV, 1996:3).

Las acciones que llevaron adelante las organizaciones de los diferentes países fueron variadas y sostenidas durante los años del proceso de implementación del programa infraestructural. Unos meses antes de la creación formal de la CRV, en octubre de 1994, algunas ONGs brasileñas confeccionaron la Carta de Guimaraes (1994) solicitando al presidente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), al Administrador del

32 Cabe consignar que no se han realizado estudios oficiales sobre estos impactos. Podemos mencionar algunos estudios independientes e investigaciones de alcance parcial. Sobre los impactos ambientales de la navegación: Espinola, L. y Blettler, M. (2021) Informe sobre los impactos urbanos en el cordón industrial Gran Rosario: Schweitzer (2016); OAM (2017); sobre los impactos en poblaciones pesqueras y ribereñas: Arelovich (2021).

33 Estos conflictos constituyen nuestra investigación en curso, de la cual aún no podemos arrojar resultados.

34 En Argentina, la ONG Taller Ecologista formó parte de la CRV, y actualmente sigue elaborando información y siguiendo el proceso actual de licitación de la megainfraestructura, siendo partícipe como representante de la participación civil, del Consejo Federal Hidrovía, creado en 2021, es un espacio de coordinación política y estratégica para la administración de la Hidrovía Paraguay-Paraná, presidido por el Ministerio de Transporte (<https://www.argentina.gob.ar/noticias/consejo-federal-de-hidrovia-se-realiza-la-primera-reunion-con-gobernadores-ministerios-y>).

35 Entre las principales, podemos mencionar: Sobrevivencia (Paraguay); PROBIOMA (Bolivia); Taller Ecologista (Argentina); Both Ends (Holanda); International River Network (Estados Unidos); CIDOB (Bolivia).

PNUD y al Secretario Ejecutivo del CIH, información sobre el proyecto y expresando al mismo tiempo, la preocupación sobre su implementación.

Una vez formada la Coalición, las organizaciones realizaron reuniones públicas en los diferentes países para informar a las poblaciones sobre los potenciales impactos del proyecto, enviaron cartas a los gobernantes y organismos internacionales involucrados, confeccionaron diversas publicaciones de difusión<sup>36</sup>, contrataron diversas evaluaciones sobre posibles impactos socioambientales, escribieron artículos en la prensa de los diferentes países, así como también mantuvieron comunicación con los organismos internacionales que lo promovían. Todas estas acciones quedaron registradas en el Boletín Ríos Vivos, entre 1996 y 1998 (Figura 3).



Figura 3: Publicación de la Coalición Ríos Vivos. Fuente: fotografía de autoría propia, repositorio de Taller Ecologista.

El 1 de Julio de 1995 un grupo de organizaciones de pueblos indígenas redactaron la Carta de los Pueblos Indígenas del Pantanal (Chaco del Paraguay, Bolivia y Brasil) donde se expresaba:

Ahora que los hombres modernos con sus tecnologías están destruyendo la tierra, contaminando las aguas y los aires, nosotros los pueblos indígenas queremos alertar a toda la humanidad, que está en proceso de implementación un gran proyecto que quiere cambiar los caminos de las aguas en nuestra región.

Todo eso, tiene consecuencias graves sobre nuestras comunidades, sobre los pueblos campesinos, pescadores e incluso sobre los grandes empresarios del ganado y la agricultura que aún respetan el proceso natural de las aguas dentro del Chaco y el Pantanal. Es la vuelta del desarrollo que enriquece a algunos pocos, empobreciendo a la gran mayoría, además de matar la naturaleza, sus riquezas como proveedora de emedicinas y alimentos, amenazando nuestra cultura y nuestra sociedad (Boletín RV, 1996:16).

A finales del mes de julio de 1996, la organización ambientalista paraguaya Sobrevivencia-Amigos de la Tierra, realizó un Seminario Itinerante a lo largo del río Paraguay (desde Corumbá hasta Asunción) con el objetivo de intercambiar información y discutir con los pobladores ribereños y pueblos originarios sobre las transformaciones

<sup>36</sup> Una de los principales medios de difusión fue el Boletín Ríos Vivos, donde se difundían las novedades sobre el proyecto, las acciones de las poblaciones que lo rechazaban así como también artículos escritos por expertos en diferentes temáticas asociadas a la HPP.

e impactos que tendría la implementación de la HPP en sus formas de vida. En este marco, se confeccionó la Declaración del río Paraguay, donde se señalaba, entre otras cuestiones:

El proyecto gubernamental Hidrovía Paraguay-Paraná no responde a ninguno de estos criterios. Este proyecto, diseñado a espaldas de las poblaciones, no traerá ningún beneficio ni solución a las necesidades de los pueblos de la cuenca, sino que aumentará los problemas generando perjuicios y elevados costos sociales y ambientales, muchos de ellos, de carácter irreversible (Boletín RV, 1996:24).

El proyecto original del programa infraestructural Hidrovía abarcaba un área de influencia que fue calculada, en el año 1998, en 720 mil km<sup>2</sup> y una población de 40 millones de habitantes (CAF, 1998:181). Según declaraba Mauricio Galinkin, miembro de la Fundación CEBRAC (Brasil) y de la CRV, la HPP iba a tener un altísimo impacto, principalmente en la biodiversidad de Pantanal<sup>37</sup>, pero también:

[...] eliminaría además tierras de poblaciones tradicionales e indígenas, particularmente en Brasil y Paraguay, afectando seriamente sus estilos de vida y culturas, crearía y empeoraría las disputas de territorio (Boletín RV, 1996:8).

Y seguía:

También aumentaría la contaminación de aguas y la frecuencia de inundaciones río abajo, afectando todo el curso de los dos ríos. Además, el proyecto impulsará la tala de árboles en mato Grosso, Bolivia y Paraguay y la conversión del *cerrado* (savana) en grandes plantaciones de soya, para alimento de cerdos en Europa (Boletín RV, 1996:8).

En otro artículo, publicado en el quinto Boletín RV, Gonzalo Abella señalaba que la HPP sería un “golpe de muerte para la diversidad cultural” de la macrocuenca Paraguay-Paraná, ya que las dinámicas del mercado internacional “promueve la homogeneización biológica en grandes volúmenes rentables y exportables” (Boletín RV, 1997b:19). En el mismo artículo, enumeraba los distintos pueblos indígenas ubicados en los territorios afectados por la megainfraestructura, destacando sus características y formas de vida.

Entre 1996 y 1999, la CRV realizó numerosas consultas a expertos sobre los posibles impactos de la HPP y contrató la realización de informes de evaluación de los EsIA oficiales. Entre los resultados de tales informes, se llegaron a conclusiones tales como que la implementación del proyecto de vía navegable alteraría el ciclo hidrológico de la cuenca del Plata, lo cual provocaría una disminución del área inundada en Pantanal con el deterioro de la cadena de humedales que siguen a los ríos Paraná y Paraguay. También se preveía deterioro del hábitat de la fauna de dichas áreas, descomposición de los estilos tradicionales de vida de las poblaciones en esos territorios y presión sobre los pueblos indígenas por el avance de la frontera agropecuaria, entre otros efectos (Boletín RV, 1997b:5; Dunne; *et al.*, 1997).

En marzo de 1997 se produjo un conflicto entre los pobladores y el presidente de la comuna de Pueblo Esther (Santa Fe, Argentina) y la empresa ACBL. Según se expone en un artículo del Boletín RV, la provincia de Santa Fe, la comuna y la multinacional

37 El Pantanal matogrossense ocupa una extensión de más de 14 millones de hectáreas. Es el humedal más extenso del mundo y constituye una reserva de alto valor en biodiversidad y cultura, así como fragilidad ecológica, por tratarse de humedales.

habían establecido un contrato por el cual ACBL<sup>38</sup> ocuparía 150 metros de la ribera del pueblo, pero, según declaraba el presidente comunal Humberto Bellochi, terminó ocupando “toda la costa del río” (Boletín RV, 1997b:12). Bellochi intentó infructuosas comunicaciones con el gobernador de Santa Fe y directivos de la empresa, para recuperar una zona que era utilizada por los lugareños para la pesca y camping.

Por otra parte, en el mismo año, en un artículo titulado “Bloqueo a obras de Hidrovía”, se informaba que el Ministerio de Medio Ambiente brasileño, desautorizaba la continuidad de las obras de dragado en el canal Tamengo (que conecta el territorio boliviano con el río Paraguay) por los impactos que las obras de acondicionamiento para la HPP tendría en la provisión de agua potable de esa región (Boletín RV, 1997b:13). Finalmente, el 20 de marzo de 1998, el gobierno brasileño, a cargo del presidente Fernando Cardoso, se retiraba del proyecto Hidrovía<sup>39</sup> “debido a los impactos ambientales y el costo económico del mismo” (Boletín RV, 1998:3).

Las diversas obras proyectadas en el marco de la HPP continuaron siendo rechazadas por gran parte de las poblaciones cuyos modos de vida no coincidían con el orden y la nueva escala que se estaba imponiendo. Mientras los sectores que la promovían, hablaban de integración regional y desarrollo de los pueblos, al contrario, las poblaciones campesinas, indígenas y diversas organizaciones ambientalistas y movimientos sociales consideraban que ese nuevo orden alteraría dramáticamente sus vidas y el acceso a los bienes naturales (muchas veces comunes) que sostenían sus vidas.

Dichas preocupaciones se sumaron a un estado de desinformación general sobre el proyecto y los efectos socioecológicos que éste tendría. Fueron reiteradas las solicitudes al CIH y a los organismos involucrados en llevar adelante la HPP por parte de la CRV. Las organizaciones que formaban parte expresaban, tanto la falta de información, como la ausencia de participación real de las poblaciones en las decisiones<sup>40</sup>. Asimismo, se denunciaban irregularidades, como el inicio de obras sin haber finalizado los EsIA.

## RECAPITULACIÓN Y REFLEXIONES

Hacia el 2003, David Harvey señalaba que la acumulación del capital a través del despojo junto a la incorporación sistemática de los territorios y el ciclo hidrosocial en los circuitos económicos en manos de los sectores privados, estaba reconfigurando los mecanismos de regulación de acceso al agua, y por lo tanto, el derecho social a la misma (Harvey, 2003). Como ha dado cuenta una extensa literatura desde la segunda mitad del siglo XX (Wittfogel, 1957; Worster, 1985; Swyngedouw, 2004, 2006 y 2017; Kaika, 2005; Bakker, 2010; Sandoval Moreno, 2017; entre otros), el agua, en tanto elemento vital para el desarrollo de las sociedades, ha sido históricamente disputada, y, por lo tanto, la apropiación de los cursos de agua ha sido un objetivo político relevante.

Por otra parte, como ha considerado Castro (2019:50), “el estudio político-ecológico del proceso hidro-social revela la naturaleza intrínsecamente conflictiva del proceso de

38 Esta empresa, filial del grupo CSX, tenía previsto invertir 65 millones de dólares en un puerto de barcazas en pueblo Esther.

39 Cardoso aclaraba que se retiraba del proyecto original del CIH, pero que sin embargo, podría aceptar alternativas futuras.

40 El CIH había implementado algunos mecanismos de participación consistente en charlas públicas, reuniones con organizaciones, una mesa dentro del CIH (sin poder de decisión). Sin embargo, según expresaban las organizaciones que coordinaban la CRV, dicha participación no era efectiva.

cambio socio-ambiental” y revela los conflictos inevitables que surgen de éste. En efecto, la organización tecnológica del agua para su incorporación a los circuitos económicos que propone el sistema capitalista no puede considerarse sin la conflictividad (social, ecológica, política) que emerge a partir de la imposición de determinados órdenes en territorios específicos.

En especial, las infraestructuras definen geometrías de poder (Swyngedouw, 2009: 57, 59) específicas en las cuales se deciden cuales sectores sociales serán beneficiados y cuáles pagarán los costos de las transformaciones en los territorios. Como se desarrolló en el presente artículo, la HPP significó la imposición, a escala supranacional, de un orden específico vinculado con los requerimientos del capital global desde finales del siglo XX. Este orden, que implicó la construcción de un nuevo territorio hidrosocial de matriz extractiva-exportadora, involucró a determinados sectores (gubernamentales, empresariales, organismos multilaterales), cuyas lógicas fueron orientando las nuevas dinámicas territoriales.

Acompañando dicho despliegue material-tecnológico pudo verificarse la construcción de un orden simbólico sustentado en ideas generales provenientes del imaginario moderno (el antagonismo naturaleza/cultura, la asociación entre tecnología y progreso social) que fueron el sustrato de una serie de “verdades” acerca de la Hidrovía. En efecto, privatización, integración y eficiencia (tres nociones claves del relato neoliberal) funcionaron como elementos discursivos en la promoción de la megaobra y en la construcción de un discurso en el cual la HPP se consideraba un beneficio para las poblaciones, en el contexto de implementación de políticas neoliberales.

No obstante, el proyecto de vía navegable, con su territorio asociado, no era un territorio *vacío*, sino al contrario, se trataba de un complejo y heterogéneo conjunto de territorialidades con características y modos de vida diversos. De ahí, la conflictividad que surgió desde un primer momento, en tanto la megainfraestructura significaba una amenaza para la supervivencia de dichos modos de vida, tanto humanas como no humanas.

Como pudo observarse en el desarrollo expuesto, diversos representantes de las poblaciones que conformaban los territorios hidrosociales amenazados, reunidos en movimientos sociales, ecologistas, campesinos, indigenistas, se organizaron en la CRV, llevando adelante de manera innovadora para la época (Autor, 2020), acciones de defensa de los territorios.

## CONCLUSIONES

Nuestro trabajo ha tenido la finalidad de evidenciar la condición política que tienen las intervenciones en la organización del ciclo hidrológico a partir del establecimiento de un programa infraestructural. Tal como ha sugerido (Swyngedouw, 2017:10), “ese carácter intrínsecamente social del control y la organización de los recursos hídricos debe ser identificado y esclarecido”. A partir de los resultados que va arrojando la investigación en curso, pudo observarse las trazas específicas de las geometrías de poder que la HPP ha ido definiendo en los territorios vinculados con ella, los enunciados que soportan las prácticas territoriales que la megainfraestructura habilita, así como también los modos específicos en que tales geometrías entran en conflicto con las organizaciones territoriales existentes.

## BIBLIOGRAFÍA

- » Acosta, A. (2009). *La maldición de la abundancia*. Quito: Abya-Yala.
- » Álvarez, A. (2016). La IIRSA y la reorganización territorial del sub-continente: Un estudio a partir de la Hidrovía Paraguay-Paraná. En *Actas Ensenada*. La Plata: UNLP. Recuperado de: [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.10839/ev.10839.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.10839/ev.10839.pdf) (15/10/2021).
- » Arelovich, L. (2021). Los desafíos del ordenamiento territorial frente a la complejidad del territorio pesquero fluvial. El caso de los pescadores del gran rosario, Santa Fe. *XIII Bienal del Coloquio Transformaciones territoriales: Estrategias territoriales ante problemáticas globales en escenarios de incertidumbre, fragmentación y desigualdad social*. Paraná, 11, 12 y 13 de agosto.
- » Arnold, D. (2000). *La naturaleza como problema histórico. El medio, la cultura y la expansión de Europa*. México: FCE.
- » Bakker, K. (2010). *Privatizing Water. Governance Failure and the world's urban water crisis*. Ithaca / Londres: Cornell University Press.
- » Barri, F. y Wahren, J. (2013). El modelo del “agronegocio” en la Argentina: el paradigma cientificista tecnológico. En Giarracca, N. y Teubal, M. (comp.) *Actividades extractivas en expansión ¿Reprimarización de la economía argentina?* Buenos Aires: Antropofagia.
- » Boelens, R.; Hoogesteger, J.; Swyngedouw, E.; Vos, J. y Wester, P. (2016) Hydrosocial territories: a political ecology perspective. *Water International*, 41 (1), 1-14.
- » Bravo, A.; Rodríguez, J.; Centurión Mereles, H.; Domínguez, D.; Bravo, M.; Sabatino, P. y Poth, C. (2010). *Los señores de la soja: la agricultura transgénica en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO/CICCUS.
- » Brenner, N. (1999). Globalisation and reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union. *Urban Studies*, 36 (3), 431-451.
- » Byrch, C.; Kearins, K.; Milne, M. y Morgan, R. (2009). Sustainable development: What does really mean? *University of Auckland Business Review*, 2-7.
- » Castro, E. (2019). X-disciplinarietàs y bifurcaciones en los estudios sobre el agua. En Castro, E. (ed.) *Territorialidades del agua: conocimiento y acción para construir el futuro que queremos*. Buenos Aires: CICCUS, 18-47.
- » Castro, H. y Zusman, P. (2009). Naturaleza y cultura ¿dualismo o hibridación? Una exploración por los estudios sobre riesgo y paisaje desde la Geografía. *Investigaciones Geográficas*, 70, 135-153.
- » Delgado Ramos, G. (coord.) (2013). *Ecología política del extractivismo en América Latina: casos de resistencia y justicia socioambiental*. Buenos Aires: CLACSO.
- » Espinola, L. y Blettler, M. (2021). *Potenciales impactos ambientales de la Hidrovía Paraná-Paraguay en el tramo medio del río Paraná*. Entre Ríos: Cauce/HSF/Taller Ecologista.
- » Foucault, M. (1996). *La verdad y las formas jurídicas*. Barcelona: Gedisa.
- » Foucault, M. (2009). *El gobierno de sí y de los otros*. Curso del Collège de France (1982-1983). Buenos Aires: FCE.

- » Giarracca, N. y Teubal, M. (comp.) (2013). *Actividades extractivas en expansión: ¿Reprimarización de la economía argentina?* Buenos Aires: Antropofagia.
- » Gudynas, E. (2009). Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo: contextos y demandas bajo el progresismo sudamericano actual. En varios autores. *Extractivismo, política y sociedad (187-225)* Quito: CAAP/ CLAES.
- » Gudynas, E. (2010). La ecología política de la crisis global y los límites del capitalismo benévolo. *Iconos*, 36, 53-67.
- » Gudynas, E. (2012). Debates sobre el desarrollo y sus alternativas en América Latina: una breve guía heterodoxa. En Grupo Permanente de Trabajo sobre Alternativas al Desarrollo. *Más allá del Desarrollo (21-53)* Buenos Aires: América Libre.
- » Gudynas, E. (2015). *Derechos de la naturaleza. Ética biocéntrica y políticas ambientales*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- » Harvey, D. (2003). *The New Imperialism*, Oxford, Oxford University Press.
- » Hopwood, B.; Mellow, M. y O'Brien, G. (2005). Sustainable development: mapping different approaches. *Sustainable Development*, 38-52.
- » Kaika, M. (2005). *City of Flows: Modernity, Nature and the City*. London and New York: Routledge.
- » Kempff Bacigalupo, R. (1977). Proceso de Integración de la Cuenca del Plata. *Revista Argentina de Relaciones Internacionales*, 3 (9), 69-85.
- » Lins Ribeiro, G. (2007). Poder, redes e ideología en el campo del desarrollo. *Tabula Rasa. Revista de Humanidades* 6, 173-193.
- » Martínez Rangel, R. y Reyes Garmendia, E. (2012). El Consenso de Washington: la instauración de las políticas neoliberales en Argentina. *Política y Cultura*, 37, 35-64.
- » Palmisano, T. (2016). El agronegocio sojero en Argentina: modelo extractivo en los mundos rurales. *Revista Economía*, 168 (107), 13-33.
- » Pengue, W. (2016). *Cultivos transgénicos ¿Hacia dónde fuimos? Veinte años después: la soja en Argentina (1996-2016)*. Buenos Aires y Santiago: Heinrich Böll Stiftung/GEPAMA.
- » Pinassi, F. y Orlanda, M. (comp.) (2017). *La farsa neodesarrollista y las alternativas populares en América Latina y el Caribe*. Buenos Aires: Herramienta.
- » Riechmann, J. (1995). Desarrollo sostenible: la lucha por la interpretación. En J. M. Riechmann, J. *De la economía a la ecología (1-120)*. Madrid: Trotta.
- » Sanahuja, J. (2008-2009). Del regionalismo abierto al regionalismo post-liberal. Crisis y cambio en la integración regional en América Latina y el Caribe. En Laneydi Martínez, A.; Peña, L., Vázquez. *Anuario de la Integración de América Latina y el Gran Caribe*, 7, 11-54.
- » Sandoval Moreno, A. (2017). Exploración de las contribuciones del enfoque "hidrosocial" a los estudios de caso sobre agua. *Cuadernos de Trabajo WATERLAT GOBACIT*, TA6, 4 (3), 15-26.
- » Scarpacci, M. (2019). *Dinámicas escalares del agronegocio e internexo portuario en la región Rosario, Provincia de Santa Fe, Argentina, 2003-2019*. Programa de posgraduación en Planeamiento Urbano Regional, Universidad Federal de Río de Janeiro.
- » Schwitzer, M. (2016). *Transporte y producción del territorio en el Litoral*

*portuario del sur de la provincia de Santa Fe. Tensión entre estrategias globales y transformaciones locales.* Tesis Doctoral. Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.

- » Sevilla Guzman, E. (2006). *De la sociología rural a la Agroecología.* Barcelona: Icaria.
- » Svampa, M. y VIALE, E. (2014). *Maldesarrollo. La argentina del extractivismo y el despojo.* Buenos Aires: Katz.
- » Svampa, M. (2016). *Debates latinoamericanos. Indigenismo, desarrollo, dependencia y populismo.* Buenos Aires: Edhasa.
- » Svampa, M. (2019). *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina: conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias.* Alemania: Bielefeld University Press.
- » Swyngedouw, E. (2004). *Social Power and the Urbanization of Water. Flows of Power.* Oxford, New York, Oxford University Press.
- » Swyngedouw, E. (2006). *Power, Water and Money: Exploring the Nexus.* En *Human Development Report 2006.* Oxford: Oxford University.
- » Swyngedouw, E. (2009). *Troubled Waters: The Political Economy of Essential Public Services.* En Castro J.E., Heller, L. (eds.) *Water and Sanitation Services: Public Policy and Management (22-39)* London: Zed Books.
- » Swyngedouw, E. (2011). ¡La Naturaleza no existe! La sostenibilidad como síntoma de una planificación despolitizada. *Urban*, 1, 41-66.
- » Swyngedouw, E. (2017). Economía política y ecología política del ciclo hidro-social. *Cuadernos de Trabajo WATERLAT GOBACIT*, TA6, 4 (3), 6-14.
- » Teubal, M.; Domínguez, D. y Sabatino, P. (2005). Transformaciones agrarias en Argentina. Agricultura industrial y sistema agroalimentario. En Giarracca, N.; Teubal, M. (coord.) *El campo argentino en la encrucijada. Estrategias y resistencias sociales, ecos en la ciudad (37-78)* Buenos Aires: Alianza Editorial.
- » Valenzuela, C. (2005). Transformaciones y conflictos en el agro chaqueño durante los 90. *Articulaciones territoriales de una nueva racionalidad productiva. Mundo agrario*, 5 (10).
- » Wittfogel, K. (1957). *Oriental Despotism: A Comparative Study of Total Power.* New Haven: Yale University Press.
- » Worster, D. (1985). *Rivers of Empire. Water, Aridity, and the Growth of the American West.* New York/Oxford: Oxford University Press.
- » Yacoub, C.; Duarte, B. y Boelens, R. (2015). *Agua y ecología política. El extractivismo en la agroexportación, la minería y las hidroeléctricas en Latinoamérica.* Quito: Justicia Hídrica-Paraguas/Aby Yala.

## Fuentes documentales

- » Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná - ATF (1992). Recuperado de: <http://www.hidrovia.org/userfiles/acuerdo-de-transporte-fluvial-por-la-hpp.pdf> (22/12/2021).
- » ALADI (1988). *Acuerdo regional para la recuperación y expansión del comercio intraregional.* Recuperado de: [http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Regionales/es/05/web/AR\\_PREC\\_005.pdf](http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Regionales/es/05/web/AR_PREC_005.pdf) (20/11/2013).

- » Ríos Vivos (1996). Boletín N°1. Montevideo: REDES/Amigos de la Tierra, febrero.
- » Ríos Vivos (1997). Boletín N°3a. Montevideo: REDES/Amigos de la Tierra, enero.
- » Ríos Vivos (1997). Boletín N°3b. Montevideo: REDES/Amigos de la Tierra, diciembre.
- » Corporación Andina de Fomento [CAF] (1998). *Los ríos nos unen. Integración fluvial suramericana*. Bogotá: CAF. Recuperado de: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/868> (15/05/2018).
- » CIH (1998). Acta del 25 de noviembre de 1988<sup>41</sup>. Recuperado de: [http://www.hidrovia.org/userfiles/actas/acta\\_ministros\\_brasil\\_25111988.pdf](http://www.hidrovia.org/userfiles/actas/acta_ministros_brasil_25111988.pdf) (7/5/2018).
- » Declaración Conjunta de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata (DCCPCP) (1967). Recuperado de: <https://cicplata.org/wp-content/uploads/2016/12/declaracion-conjunta-de-los-cancilleres-de-los-paises-de-la-cuenca-del-plata.pdf> (21/12/2021).
- » DUNNE, T.; MELACK, J.; MELIÀ, B.; PAGGI, J.; PANAYOTOU, T.; RATTNER, H.; SALATI, E.; KLABIN, I.; SCUDDER, T. y CLEMENS, M. (1997). *El Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná. Informe de una Revisión Independiente*. Washington / Brasilia: EDF / CEBRAC.
- » HBLS (1994). *Estudios de ingeniería y viabilidad técnica y económica del mejoramiento de las condiciones de navegación de la Hidrovía Paraguay-Paraná / Puerto Cáceres - Puerto Nueva Palmira*. Luisiana.
- » IIRSA (2000). Comunicado de Brasilia. Recuperado de: [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/comunicado\\_brasilia\\_esp.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/comunicado_brasilia_esp.pdf) (6/8/2020).
- » Mercosur (1991). Tratado de Asunción. Recuperado de: <https://www.mercosur.int/documentos-y-normativa/textos-fundacionales/> (6/8/2020).
- » Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Agricultura Pesca y Alimentación (1996). Resolución N° 167. Buenos Aires, Argentina, 25 de marzo. Recuperado de: [https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/biotecnologia/ogm/\\_archivos/res167-1.pdf](https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/biotecnologia/ogm/_archivos/res167-1.pdf) (21/7/2019).
- » OAM (2007) *Provincia de Santa Fe. Plan de Ordenamiento Territorial Costa Metropolitana del Gran Rosario*. Santa Fe.
- » PEN (1992). Ley Nacional 24093 del 24 de junio. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/o-4999/492/norma.htm#:~:text=Son%20considerados%20puertos%20de%20uso%20privado%20Aquellos%20que%2C%20ofrezcan%20y,terceros%20vinculados%20contractualmente%20con%20ellos> (2/5/2019).
- » PEN (1995). Vías Navegables. Decreto 253/95 del 21 de Febrero. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do;jsessionid=5FE85DC809FBE55E01E4C9558B3C35C6?id=14662> (2/5/2019).
- » Tratado de la Cuenca del Plata (1969). Recuperado de: <https://cicplata.org/es/documentos/#1481142093532-099e3504-55cd> (2/5/2019).
- » TGCC. *Evaluación de Impactos Ambientales Hidrovía, 1994*.
- » U.S. Trade & Development Agency (1995). *Surface Transportation Project. Opportunities in South America*. Río de Janeiro.

41 En 1988 aún no estaba creado el CIH, pero se utiliza tal denominación ya que el acta mencionada se encuentra en el repositorio del CIH como parte de las acciones de implementación de la HPP.

## Fuentes hemerográficas

- » El Litoral (1994/9/7) Hidrovía: delegados de ciudades puerto confluyeron en Rosario, 5.
- » Clarín (1995/4/30) Aseguran que los fletes bajarán, 8.
- » La Capital (8/2/1995) Rosario como eje del proyecto, 6.
- » La Capital (20/07/1995) HPP Nuevo eje de desarrollo e integración regional, 5.
- » La Capital (9/11/1995) Una apuesta a la agroindustria, 4.
- » La Capital, (10/03/1996) Negocios que llegan en barcaza, 5.
- » La Capital, (22/8/1996) La naturaleza vuelve a castigar a la hidrovía. El costo de la bajante preocupa a la producción, 8.
- » La Capital, (7/6/1998) La ruta de la soja del Mercosur, 4.
- » La Capital, (17/10/1998) El Mercosur y la ruta de la soja”, 3.
- » Rosario 12, (6/6/1996) Asumió Bermúdez para traspasar el puerto a manos privadas en un año, 3.

## Gisela Ariana Rausch / [rausch@iech-conicet.gob.ar](mailto:rausch@iech-conicet.gob.ar)

Arquitecta por la Universidad Nacional del Litoral. Doctora en Humanidades y Artes, mención Historia por la Universidad Nacional de Rosario. Investigadora Adjunta en el Instituto de Estudios Críticos en Humanidades (IECH-CONICET). Miembro de la Red Internacional Waterlat-Gobacit y del Taller Ecologista (Rosario, Argentina).