

Artículos

Los grandes proyectos de infraestructura en el espacio regional argentino y sudamericano: análisis geoecopolítico de la Hidrovía Paraguay Paraná (década 1990)



Large infrastructure projects in the Argentine and South American regional space: a geopolitical analysis of the Paraguay-Paraná Waterway (dec 1990)

 **Gisela Ariana Rausch**
CONICET / Centro de Altos Estudios en
Arquitectura y Urbanismo, Universidad Abierta
Interamericana, Argentina
GiselaAriana.Rausch@uai.edu.ar

Pampa. Revista Interuniversitaria de Estudios
Territoriales
núm. 32, e0105 2025
Universidad Nacional del Litoral, Argentina
ISSN: 1669-3299
ISSN-E: 2314-0208
Periodicidad: Semestral
revistapampa@unl.edu.ar

Recepción: 09 abril 2025
Aprobación: 29 agosto 2025

DOI: <https://doi.org/10.14409/pampa.2025.32.e0105>

URL: <https://portal.amelica.org/ameli/journal/583/5835511007/>

Resumen: Desde el enfoque de la Ecología Política, y tomando como caso la Hidrovía Paraguay Paraná, se analizan, con perspectiva histórica, las transformaciones territoriales en Argentina y el contexto sudamericano, a partir del impulso de las políticas neoliberales, durante la década de 1990. El abordaje se centra en los marcos normativos y en los procesos de construcción y modernización infraestructural en Argentina, orientados al proceso de “integración regional”. Se destaca el rol estratégico de los grandes proyectos en la reorganización de las hegemonías mundiales en el siglo XXI, y su capacidad para definir, fijar y distribuir las relaciones entre las distintas regiones del geometabolismo mundial. La indagación aporta elementos de discusión e interpretación orientadas a revisar, y repensar de manera situada, tanto las premisas en las que se basan los diseños de dichos proyectos en América Latina, como sus finalidades e impactos locales, en el contexto planetario de policrisis climática y de particular profundización del extractivismo en Argentina.

Palabras clave: infraestructura, transnacionalización, extractivismo, Hidrovía.

Abstract: From a Political Ecology perspective, and taking the Paraguay–Paraná Waterway as a case study, this work analyzes, with a historical outlook, the territorial transformations in Argentina and the South American context driven by neoliberal policies during the 1990s. The approach focuses on regulatory frameworks and on infrastructural construction and modernization processes in Argentina, oriented toward the project of “regional integration.” The strategic role of large-scale projects in the reorganization of global hegemonies in the 21st century is underscored, along

with their capacity to define, establish, and distribute relations among the different regions of the world's socio-metabolism. The inquiry contributes elements for discussion and interpretation aimed at critically revisiting and rethinking, in a situated manner, both the premises underlying the design of such projects in Latin America and their purposes and local impacts, within the planetary context of climate polycrisis and the deepening of extractivism in Argentina.

Keywords: *infrastructure, transnationalization, extractivism, Hidrovía.*

Introducción

Durante la década de 1990, se produce en gran parte de los países de América Latina, una transformación sustancial del orden territorial que había regido durante la segunda mitad del siglo XX, y cuyos efectos pueden observarse en las primeras décadas del presente siglo. La caída de la Unión Soviética (1991) con la consecuente disolución del bloque socialista facilitó la expansión global de la ideología neoliberal acompañando un proceso de mundialización de los capitales que ya estaba en curso.

La incorporación de la escala supranacional en los procesos productivos facilitó el ingreso de capitales externos, promoviendo la inserción de determinados sectores de las economías locales en los mercados internacionales (De Mattos, 1989; Dicken, 2003; Sassen, 2010). Para América Latina, este nuevo ciclo implicó un consenso entre diversos actores que promovieron la globalización neoliberal, donde las instituciones financieras internacionales cobraron peso.

Por otra parte, hacia los últimos años de la década, la Unión Europea firmaba el Protocolo de Kioto (1997), que entró en vigor en 2005. Este acuerdo implementó políticas ambientales estrictas, y según algunos autores (Dietz, 2023; Parsons, 2023a y 2023b; Svampa y Bringel, 2023) abrió paso a un paulatino traslado de las industrias emisoras y proyectos extractivos hacia otras latitudes, por ejemplo, América Latina.^[1] A la par, China se iba posicionando como potencia global emergente, económica y tecnológica, convirtiéndose hacia la primera década del siglo XXI, en una “industria mundial”, con fuerte demanda de productos básicos.

Los dos procesos mencionados tendrían consecuencias multidimensionales para gran parte de los territorios latinoamericanos por poseer los “recursos estratégicos” demandados por ambos bloques.

Siguiendo la interpretación de Bringel y Svampa (2023), entre finales de los 90 y los inicios del siglo XXI, se pasó del Consenso de Washington al Consenso de los Commodities, que significó la reconfiguración del anterior orden territorial, con visibles continuidades^[2] respecto del anterior, y sostenido en los altos precios internacionales de las materias primas demandadas por los países del Norte global (alimentos, minerales, productos forestales). Junto a esto, la deuda externa acarreada por los países del Sur impidió establecer los términos de intercambio en un marco de cierta “igualdad”.

Observando las relaciones geometa-bólicas en el orden mundial en formación, dicho proceso significó para América Latina el lugar –una vez más- de “cantera de extracción” de recursos estratégicos. Este

nuevo ciclo de organización territorial y económica, que requería de dichos elementos de la Naturaleza, ofrecía a algunos sectores de los países latinoamericanos, posicionarse con ventajas comparativas en el esquema global. Y dicho proceso requería del fortalecimiento y la consolidación del sector primario como estructurador del modelo económico.

En América del Sur, el proyecto Hidrovía Paraguay Paraná (HPP) fue clave para la consolidación de dicho orden. Este proyecto fue impulsado desde 1988, y se puso en marcha hacia 1995 como parte de los proyectos del Mercosur, en medio de un proceso de modernización de puertos, de construcción de obras viales y de transferencia de bienes estatales al sector privado. Se trata del acondicionamiento de una vía navegable histórica, que conecta el interior de América del Sur con el océano Atlántico, y cuyo calado (obras mediante) permite embarcaciones tipo *convoyes*, y en el último tramo, de grandes buques.

En Argentina fue la obra clave para la reinstalación del modelo agroexportador^[3] y actualmente es la vía por la cual se traslada en torno al 80% de las exportaciones del país (graneleras, principalmente). Esta megainfraestructura, que abarca cinco países (Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay) recorriendo los ríos homónimos, ha configurado un “territorio hidrosocial”^[4] en la Cuenca del Plata, estructurando una red extractiva de recursos bioenergéticos (biodiversidad, minerales, agua) que opera a escala global, con consecuencias relevantes para las dinámicas locales y las distintas comunidades urbanas y periurbanas.^[5]

Este trabajo analiza la constitución de una territorialidad supranacional, asociada a la HPP. En Argentina, dicha territorialidad revistió una serie de especificidades que pueden resumirse en: 1) inserción subordinada en el orden global; 2) prioridad de las infraestructuras destinadas al mercado internacional respecto de las economías locales; 3) pérdida de soberanía y debilitación institucional a partir del rol empresarial del Estado nacional; 4) exclusión de actores y sectores sociales (campesinos, indígenas, sectores populares); 5) prioridad institucional puesta en los intereses de organismos internacionales (Fondo Monetario Internacional, Banco Mundial, etc.).^[6] Se analiza en términos normativos y de procesos de implementación de infraestructuras (de construcción y modernización) a partir de tres ejes de discusión: 1) los modos concretos y particulares en que fue configurándose, durante la década de 1990, una “territorialidad global” en Sudamérica, y Argentina en particular, a través de proyectos infraestructurales; 2) la relevancia de las acciones y estrategias provenientes del sector estatal y privado en materia de infraestructura, en la definición de las relaciones

geometabólicas mundiales; y 3) el rol clave y trascendental que tienen los grandes proyectos de infraestructura en la definición de ordenes territoriales, y por lo tanto, la necesidad de repensar y debatir las premisas en las cuales se sustentan tanto las finalidades como los procesos de implementación de dichos proyectos en los países del Sur Global.

Desde lo general, se analizan algunas implicancias territoriales y socioecológicas relativas a los grandes proyectos de infraestructura en los países de América Latina. Nos preguntamos acerca del rol estratégico (histórico y geometabólico) de dichos proyectos a partir de la última década del siglo XX en el contexto de reconfiguración de hegemonías mundiales y gradual deslocalización de industrias emisoras. Las interrogaciones se orientan a las configuraciones que fue tomando la escala supranacional del territorio, funcional al mercado internacional durante dicha década; junto con las determinaciones geopolíticas que la misma fue definiendo, a partir de la implementación de los proyectos. En particular, se analizan aspectos y acontecimientos clave del proceso de establecimiento de la escala supranacional en Argentina durante la década de 1990, vinculada al proyecto HPP, considerando que dicha década abrió paso al denominado “segundo ciclo extractivista” (Gudynas, 2011) en América Latina.

En el actual contexto de “crisis sistémica” (Fraser, 2023) o “policrisis” (Svampa, 2025), que afecta directamente a los países de América Latina, la indagación pretende aportar elementos de discusión e interpretación para revisar algunas premisas en las cuales se justifica la construcción de estos proyectos, las finalidades de quienes los promueven y las determinaciones geopolíticas y socioecológicas que los mismos establecen, destacando la trascendencia que tiene el rol del Estado en los procesos de implementación.

Para el análisis se han utilizado fuentes documentales oficiales de distintos organismos (CEPAL, Banco Interamericano de Desarrollo, Comisión Andina de Fomento, Comité Intergubernamental Hidrovía, Bolsa de Comercio de Rosario, entre otros), tales como informes técnicos, actas de reuniones y publicaciones especializadas. Se complementó con documentos pertenecientes al archivo de la Coalición Ríos Vivos^[7] y fuentes hemerográficas de Argentina.

En un primer apartado, se desarrollan las condiciones históricas en medio de las cuales se lanza el proyecto HPP. Se analizan las transformaciones tecnológicas en infraestructura de transporte, en especial el transporte marino, y se identifican las transformaciones normativas asociadas al transporte multimodal, y la HPP en particular, que fueron definiendo una territorialidad supranacional en Argentina durante la década de 1990.

En un segundo apartado, se aborda el proyecto HPP como infraestructura clave en Argentina para el establecimiento de una territorialidad global. Se desarrolla un recorrido histórico-analítico del proceso de implementación de la megainfraestructura destacando su rol de soporte principal del modelo agroexportador y su importancia en la definición de una red extractiva más amplia que se concretaría, más adelante, con la Iniciativa de Integración Regional Suramericana (IIRSA).

Transnacionalización, transporte multimodal y el eje fluvial Hidrovía Paraguay Paraná

Los procesos políticos y económicos de especialización territorial-productiva para la integración internacional de la economía, que se desarrollaron en gran parte de los países latinoamericanos a partir de la década de 1990, fueron definiendo un orden territorial con nuevas jerarquías, a partir de nuevas relaciones que se establecían entre el entramado global en pleno despliegue, y los ordenes territoriales preexistentes, de nivel local.

Se trató de un complejo proceso de re-escalamiento territorial cuyo soporte físico principal han sido las redes de infraestructura (Brenner, 1999). Estas, no sólo ha funcionado históricamente reduciendo el espacio y el tiempo de circulación de productos y mercancías, sino también fijando, una vez más^[8], un orden de matriz extractivista (Gudynas, 2011; Lang, 2012; Svampa, 2012; Burchardt et.al., 2014, entre otros), que se vería consolidado durante el siglo XXI.

En los países sudamericanos, el Mercosur (1991) fue el primer acuerdo relevante para el impulso de los procesos de integración económica transnacional, abriendo la etapa neoliberal considerada como de “regionalismo abierto” (Sanahuja, 2009). De acuerdo a la ideología neoliberal que se establecía como guía de las políticas públicas (siguiendo las directrices del Fondo Monetario Internacional), esta etapa estuvo signada por un proceso de liberalización económica, que se tradujo en la venta o concesionamiento de servicios públicos y recursos naturales, junto con la privatización total o parcial de empresas del Estado y tierras fiscales, entre otras medidas. Los gobiernos enfocaron las políticas en los aspectos económicos que faciliten el ingreso de capitales externos (áreas de libre comercio y unión aduanera), mientras estos últimos iban adquiriendo mayor “fluidez” y conexión, a través de la eliminación de sus antiguos obstáculos. En este contexto, determinadas dinámicas de escala global comenzaron a ser fijadas al territorio, en un proceso de reconfiguración infraestructural (Brenner, 1999) que, en América del Sur en la década siguiente,

adquiriría su formalización en la amplia red extractiva conocida como la IIRSA.

En su dimensión física (o física potencial, ya que no todos los proyectos se han concretado), puede decirse que la IIRSA se conformó por proyectos y obras de infraestructuras en las áreas de energía, transporte y comunicación. Si bien dichos proyectos se promocionaron con la finalidad de modernizar los territorios (y en ciertos aspectos lo hicieron), también tuvieron la función de transferencia masiva de Naturaleza (o “materia prima”) hacia los centros de producción global. Como demuestran un conjunto de estudios de los últimos tiempos, la especialización del territorio que la IIRSA impuso a la configuración pre-existente iría definiendo un espacio, muchas veces conflictivo, donde se superponen dinámicas complejas en distintas escalas (local, nacional, global) y dimensiones (políticas, culturales, económicas, sociales) (Fernández Equiza, 2013; Svampa, 2019; Shapiro y Mc Neish, 2021, por mencionar algunos).

Sin embargo, fue durante la década de 1990 que se establecieron las bases normativas e infraestructurales, pero también simbólicas, para tal despliegue. En el marco del Mercosur, se promovieron un conjunto de proyectos de infraestructura orientados a la integración de los mercados internacionales en aras de facilitar la extracción y conducción de “recursos estratégicos” o *commodities*:

- Corredores de Transporte Bioceánicos, como el **Corredor Buenos Aires-Santos** (Argentina-Brasil); y el **Corredor Norte-Sur**, que une Brasil, Paraguay y Argentina; la Ferrovía Bioceánica Central, que pretende unir el puerto de Santos (Brasil) con el puerto de Ilo (Perú).
- Puentes internacionales, como el **Puente Internacional Tancredo Neves**, que conecta Foz de Iguazú (Brasil) con Puerto Iguazú (Argentina). También el **Puente Posadas-Encarnación** (Argentina-Paraguay), finalizado en 1990 pero que se consolidó en toda la década como un nodo crítico de comercio regional. Finalmente podemos mencionar el **Puente de la Integración** (Argentina-Uruguay), que se proyectó durante los 90s y se inauguró en 2003.
- **Hidrovía Paraguay-Paraná**, proyectada desde los inicios de la década y puesta en marcha a partir de 1995 constituyéndose en uno de los ejes de transporte principales en sentido Norte-Sur.
- **Interconexiones energéticas**, consistentes en gasoductos, como el Gasoducto del Noreste Argentino (GNEA), que

conecta Argentina con Brasil y permite el transporte de gases natural desde Vaca Muerta (Argentina) hacia el sur de Brasil.

- Modernización de puertos nacionales, como el de Montevideo (Uruguay), Santos (Brasil) y Buenos Aires (Argentina). Para el caso argentino, este proceso se dio a partir de su transferencia del puerto nacional a las provincias y su posterior privatización, habilitada por la Ley 24093/92 de Puertos (Poder Ejecutivo, 1992).
- Ferrocarriles interconectados, como el **FFCC Bioceánico Central**.

En materia de transporte, dichas transformaciones fueron acompañadas en Argentina por un conjunto normativo encaminado a facilitar el tránsito comercial internacional a través de la eliminación de las protecciones nacionales. En este sentido, y tomando como referencia las Reglas de la UNCTAD/CCI^[9] (Naciones Unidas, 1991), en 1994 fue firmado el Protocolo de Buenos Aires sobre Jurisdicción Internacional en Materia Contractual^[10], con el objetivo de armonizar la legislación de transporte multimodal entre los Estados que conformaban el Mercosur y promover la integración económica y logística. A partir de ahí, también en 1994 se aprobó la Ley N° 24921 que comenzó a regular el transporte multimodal (República Argentina, 1994).

En medio de estas acciones, comenzaron a circular debates en torno a los “corredores de integración”, también denominados “corredores bioceánicos” (CEPAL, 1996). Para el caso de América del Sur, estos fueron definidos en un temprano documento de la CEPAL como: “potenciales grandes ejes de transporte y comercio que podrían unir las costas atlántica y pacífica del sur del continente sudamericano” (CEPAL, 1996:1).

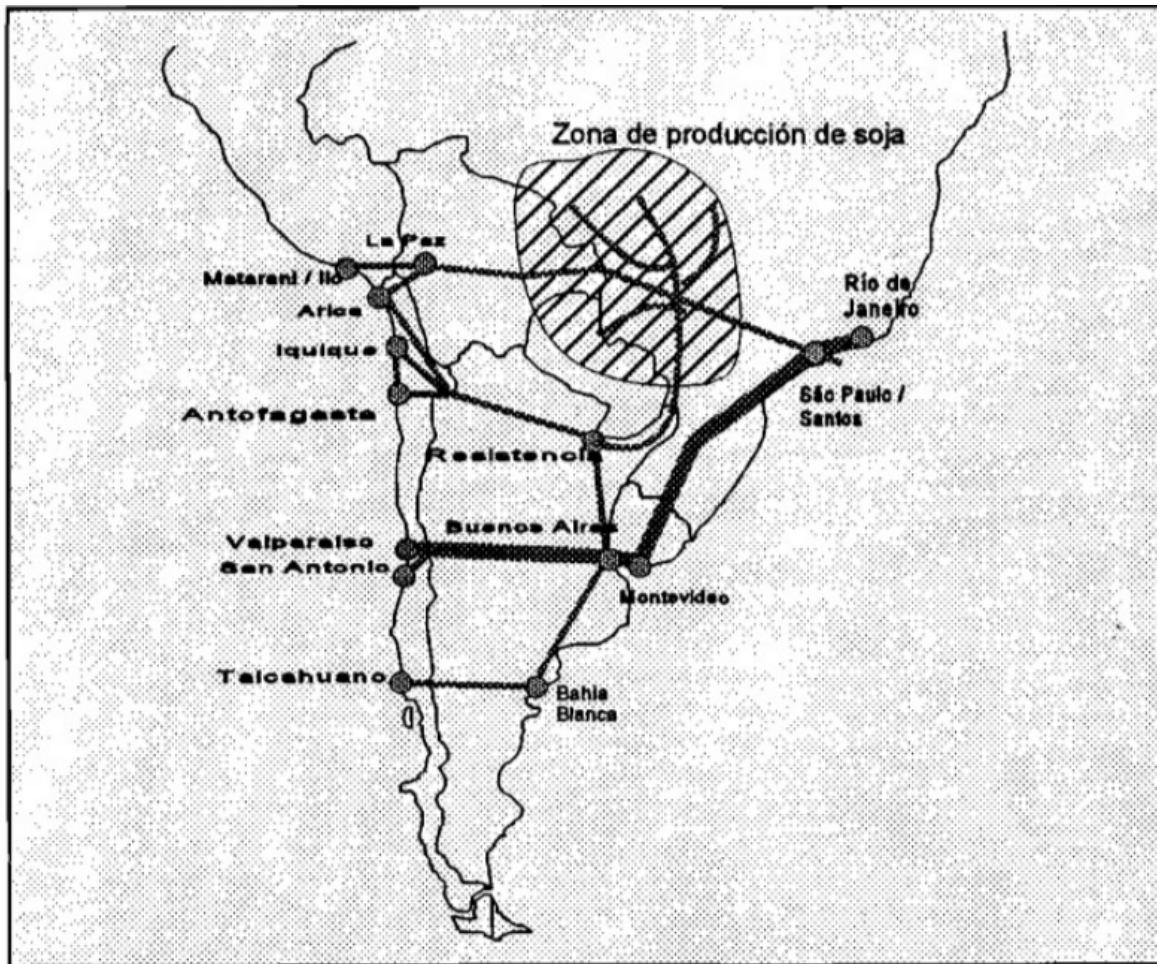


Figura 1
Corredores bioceánicos
CEPAL (1996:1)

En dicho documento, titulado “Facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe”, la CEPAL señalaba que era “ineludible” desarrollar los ejes interoceánicos de América del Sur para hacer más eficiente el comercio con el sudeste asiático, especialmente el de la soja producida en Brasil y Argentina; y que tal desarrollo iba vinculado al desarrollo de la infraestructura:

Este proceso incuestionado, y según algunos, incuestionable, permitiría pensar que la mayor restricción al desplazamiento de la carga radica en las limitaciones de la infraestructura y que la solución es materia de ingeniería e inversión financiera.

Los corredores deberían contar con una infraestructura física de centrales de carga para la transferencia de mercancías con terminales o depósitos de carga y centros de acopio así como para la organización y contratación de fletes,

terminales de etapa para el hospedaje de las personas y servicios para vehículos, también de asistencia y seguridad en carretera (CEPAL, 1996:2).

Como puede verse en la Figura 2, dichos corredores, que pretendían unir ambos océanos, estaban planteando, a nivel mundial, un nuevo esquema de relaciones comerciales, políticas y territoriales, a partir de hacer más eficiente el transporte de mercadería internacional (Notteboom y Rodrigue, 2008), aunque para América del Sur, una vez más el rol asignado era el de exportadora de materias primas.

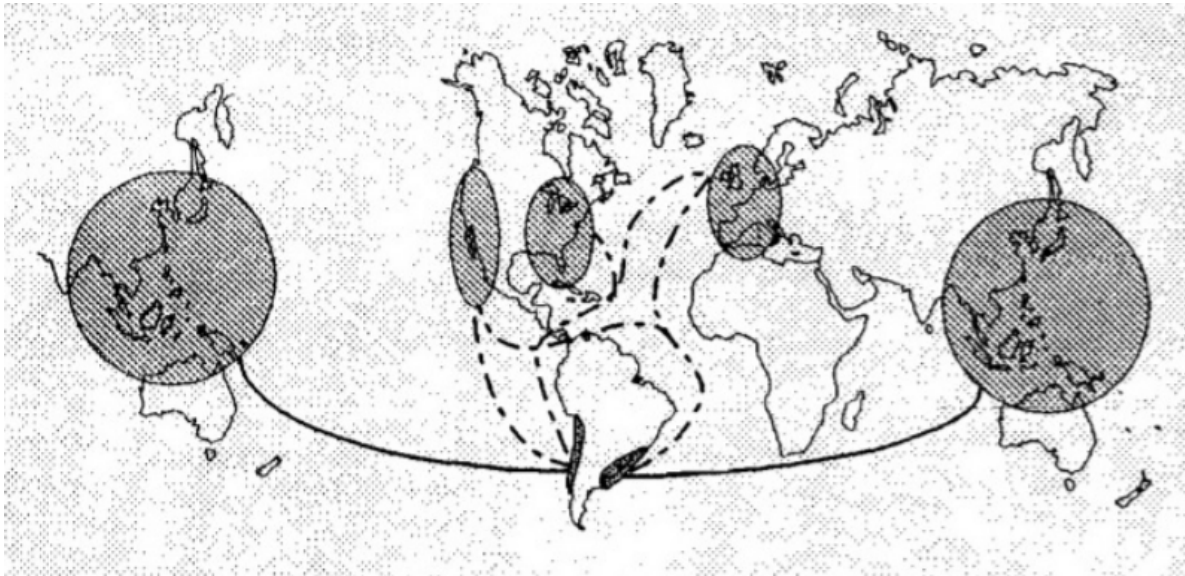


Figura 2

Rutas consideradas para los corredores bioceánicos según la CEPAL
CEPAL (1996:1)

Estas “nuevas necesidades” en materia de infraestructura acompañaban una transformación sustancial de escala mundial, en las formas de comercialización internacional impulsada por la incorporación masiva de los contenedores y su normalización durante la década de 1980. Si bien las primeras iniciativas de uso de contenedores se remontan a la década de 1950 –como explica Levinson (2008)- la Norma ISO 668 sobre normalización de los mismos data de 1968, y fue la que consolidó al contenedor como la unidad de carga más eficiente y competitiva para la exportación. Sin embargo, su adopción masiva se dio a partir de la década de 1980^[11], y en Argentina hacia los inicios del siguiente siglo.^[12]

En una exposición publicada por la CEPAL (1993)^[13], el académico estadounidense y especialista en facilitación de comercio, Maxence Orthlieb, señalaba que la incorporación de los contenedores al comercio internacional había traído “una revolución” (CEPAL, 1993:4), al sustituirse el tradicional transporte marítimo por un

“transporte principal” efectuado por un porteador que transporta la mercadería desde su origen hasta el comprador. Esta modificación – expresaba Orthlieb- posibilitaba el aumento de la productividad, el desarrollo de nuevos servicios modales, la normalización de los servicios al unificar los equipos de transporte y la aparición de nuevos servicios integrados a la cadena de transporte.

Y seguía explicando los beneficios, para el sector comercial internacional, de dicha revolución:

En paralelo con el desarrollo del contenedor las industrias intensivas en mano de obra empiezan a aprovechar los avances tecnológicos para globalizar sus procesos de producción: se consiguen la materia prima en un país, fabrican en otro país con mano de obra barata, y comercializan en un tercero. Ya no se producen más grandes cantidades de mercancías poco diferenciadas, economía de masa, sino mercancías muy diferenciadas y variadas, economía de diversidad (CEPAL, 1993:5).

Este párrafo de Orthlieb resume en pocas líneas, la lógica de la configuración de la Gran Fábrica mundial que se encontraba en formación por esa década, y a la cual los países sudamericanos debían integrarse: 1) deslocalización y fragmentación de los procesos productivos, es decir, que las diferentes etapas del proceso se realicen en distintas localidades; 2) especialización territorial, definida en base a dicha deslocalización; 3) transferencia de recursos bioenergéticos (“materia prima” y trabajo humano) desde ciertas localidades hacia los centros de producción global; y 4) generación de valor (comercialización) en los centros de producción del Norte global.^[14]

Para el desarrollo de dicha configuración, Orthlieb señalaba que era prioritario la inversión en infraestructura y expresaba –siguiendo el documento- que los puertos tradicionales (en general, de propiedad estatal) y el estado de situación de la infraestructura de exportación y transporte en los países de América del Sur hacia el último decenio del siglo XX, significaban un obstáculo para el transporte multimodal y la evolución que había sufrido el transporte a nivel mundial. Su propuesta se orientaba a la elaboración de una normativa regional específica de transporte multimodal para “evitar las posibles fronteras jurídicas al transporte regional” (CEPAL, 1993:27).

Es interesante constatar en los distintos documentos relevados provenientes de organismos internacionales (CEPAL, Corporación Andina de Fomento, Banco Interamericano de Desarrollo) que la modernización en infraestructura, y principalmente portuaria durante los 90, era promovida como una necesidad “urgente”, vinculada a la idea de desarrollo para los países de América del Sur.^[15] Así lo expresan, por ejemplo, los hermanos Constantino y Paul Georgescu^[16]:

En el marco del proceso de globalización y de la actual etapa de desarrollo socioeconómico de la región, Suramérica debe remediar lo más rápido posible el retraso que tiene en el campo del transporte y de las comunicaciones (CAF, 1998:33)

Calificando a Suramérica como “tierra de aguas” (CAF, 1998:34), los ingenieros proponían llevar adelante un Sistema Sudamericano de Navegación Fluvial Norte-Sur que integre los ríos Orinoco, Casiquiare, Río negro, un tramo del Amazonas, Madeira, Mamoré, Guaporé, Paraguay y Paraná hasta el río de la Plata. El objetivo de este proyecto era “asegurar condiciones adecuadas al tránsito de embarcaciones utilitarias”, lo cual –según los autores- tendría como corolario:

(...) que el desarrollo económico y social va a penetrar en el corazón del subcontinente, lo que permitirá el aprovechamiento racional y sostenible de vastos recursos naturales, de incalculable valor para nuestros países y la humanidad” (CAF, 1998:46).

Hasta aquí pudimos ver el modo en que, durante los 90, se fue instalando una territorialidad supranacional en los países sudamericanos, sustentada en una idea de integración que estaba vinculada a la conformación de una red mundial integrada de los capitales, las infraestructuras y los *commodities*. Esta red, como mencionamos antes, hacia el siglo XXI iría fijándose territorialmente a través de la IIRSA, conformando nuevas territorialidades y nuevos flujos metabólicos, organizados en “arterias”, “corredores” y “nodos”. En Argentina, la infraestructura clave para impulsar ese nuevo orden, fue la Hidrovía Paraguay Paraná (HPP). Esta arteria de navegación fue considerada la “columna vertebral” (Rivas, 1997) del proceso de integración del Mercosur, y para Argentina, la pieza principal en su proyección exportadora -especializada en granos-, principalmente de la soja RR.^[17]

La Hidrovía Paraguay Paraná como eje de una territorialidad global en el Sur

La Cuenca del Plata es la segunda cuenca hidrográfica luego del Amazonas. Posee una superficie mayor a 3 millones de km² y está formada por los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y Ríos de la Plata abarcando cinco países: Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay. Una característica fundamental de esta macro-región es la presencia de un extenso corredor de humedales que conecta el Pantanal, en la cabecera del río Paraguay, con el delta del Paraná, donde desemboca en el río de La Plata. Este corredor forma un

sistema hídrico de gran riqueza en biodiversidad. Además, posee un caudal medio anual de 22,600 m³/s, lo cual la convierte en uno de los mayores reservorios de agua dulce del planeta.

Dentro de la Cuenca del Plata se encuentran ecosistemas clave como el Gran Chaco, el Pantanal—un vasto humedal compartido por Brasil, Bolivia y Paraguay en la cuenca alta del río Paraguay—y la región pampeana, que, por su extensión, representa el tercer bioma de mayor relevancia global dentro de esta cuenca. Además es una de las mayores reservas mundiales de agua dulce, desde la cual se recarga el Acuífero Guaraní.

Estas características han llevado a considerarla por parte de gobiernos, organismos internacionales y el sector privado, un “recurso estratégico” en términos económicos y militares (Presidencia de la Nación, 1970; BID, 1998). En particular, el río Paraná fue, para Argentina, la vía de navegación principal desde la etapa colonial hasta principios del siglo XX, momento en que el transporte ferroviario y por carretera fueron cobrando relevancia. Hacia mediados del siglo, la navegación entraría en un proceso de estancamiento por obsolescencia de la infraestructura, tornando las áreas portuarias en tierras marginales y abandonadas (Fedele, 2010; Forget, 2012). Fue recién en vistas de un nuevo ciclo agroexportador hacia la última década del siglo, en el contexto de los procesos de reconfiguración de las hegemonías mundiales, que se inició un proceso de modernización en algunos puertos de Argentina^[18], adaptándolos a los requerimientos del mercado internacional.

Si bien la intención de crear una vía de navegación libre desde Brasil hasta el océano Atlántico ya estaba expresada en el Tratado de la Cuenca del Plata (Presidencia de la Nación, 1970), no es hasta el año 1988 que comienza a tomar forma el proyecto HPP (CIH, 1988:1), a partir de la reunión, en Canela (Brasil) de los Ministros de Obras Públicas y Transporte pertenecientes a los países miembros de la Cuenca.

Un año posterior a dicha reunión, y previo a la firma del Acuerdo Mercosur, se llevó a cabo una nueva reunión en Santiago de Chile (Chile), en la cual se creó el Comité Intergubernamental Hidrovía (entidad coordinadora del megaproyecto), y se trazaron una serie de metas para concretarlo (CIH, 1989). Lo que se conoce como HPP es un proyecto que consistió en el acondicionamiento de los ríos homónimos para adaptarlos a la navegación interoceánica y al transporte multimodal. El proyecto original implicaba una serie de obras de dragado, rectificación de cauce y acondicionamiento infraestructural^[19] (Asociación Hidroservice – Louis Berger, 1996) para facilitar el recorrido naviero sin interrupción, a lo largo de 3442 km por los ríos Paraguay y Paraná, desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta

Puerto Nueva Palmira (Uruguay) y la desembocadura del océano Atlántico. El objetivo de las obras fue la navegación de embarcaciones tipo *convoyes* (trenes de carga) y grandes buques en el tramo final, durante los 365 días del año, independientemente del régimen natural variable de los ríos y de sus condiciones geomórficas. Sin embargo, no todas las obras proyectadas fueron concretadas. Así por ejemplo, en 1998 el gobierno de Brasil interrumpió la participación en los proyectos por presión de organizaciones ambientalistas y movimientos sociales (nucleadas en la Coalición Ríos Vivos) que alertaban acerca de los impactos negativos que las obras tendrían en el ecosistema del Pantanal Matogroense, un humedal especialmente frágil donde debían realizarse obras de magnitud relevante.



Figura 3

Proyecto Hidrovía Paraguay Paraná Hidroservice Louis Berger (1996:1)

Según estimaciones de la Comisión Andina de Fomento (CAF), el proyecto abarcaba una superficie de 720.000 km² y una población que a finales de la década de 1990 superaba los 40 millones de habitantes (CAF, 1998). Esta megaobra significaba, por un lado, disminuir los costos de transporte para el sector exportador ya que, como lo expresaba el ingeniero Gualberto Venesia^[20]:

(...) el transporte de una barcaza equivale aproximadamente a 37 vagones de ferrocarril, a 50 de camiones (...). Un convoy de empuje equivale a 18 trenes completos de ferrocarril de 450 vagones o de 600 camiones (Página 12, 1997b:7).

Pero al mismo tiempo, implicaba desarrollar considerablemente las posibilidades de ampliar, en tales magnitudes (y consecuencias^[21]) las prácticas extractivas, especialmente la agricultura industrial:

La diversidad geográfica de nuestro territorio comprende también al desierto mediterráneo que es contiguo a la Pampa Húmeda, al Desierto Patagónico y a la Región Boscosa. Esta última puede permitir la modificación de las fronteras agrícolas más al norte, extendiendo la Pampa Húmeda. Esta pradera se extenderá con cultivos en el futuro mucho más al norte (Página 12, 1997a:8).

Como mencionamos antes, el CIH operó durante los primeros años como entidad *had-oc* coordinadora entre los países miembros y ejecutora del proyecto, bajo la asistencia técnica y financiera del BID y el PNUD. En 1992, tuvo lugar un hecho clave, que fue el Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP, firmado en Las Leñas el 26 de junio por los representantes de los países involucrados, donde estos se comprometieron a cooperar y prestar asistencia mutua en materia civil, comercial, laboral y administrativa (CIH, 1992). Este acuerdo sería ratificado por el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra (Secretaría General de la ALADI, 2016), del mismo año, donde se estableció el marco normativo común de transporte fluvial en la HPP.

A la par de estas acciones, y luego de varias décadas de obsolescencia y deterioro de los puertos nacionales, en Argentina el 24 de junio de 1992, se promulgaba la Ley de Puertos que descentralizaba la administración de los mismos, y les transfería la competencia a las provincias. A partir de allí, los puertos fueron concesionados al sector privado para su explotación, manejo y administración. En 1992 fue concesionado el Puerto de Buenos Aires a la empresa Terminales Río de la Plata S.A.; el de Rosario en 1993 a Terminal Puerto Rosario S.A.; el de La Plata en 1994 a Terminales Portuarias Argentinas S.A., entre otros.

Finalmente, el proyecto original de la vía navegable quedó segmentado en dos partes: el gobierno argentino decidió convocar una licitación pública nacional e internacional que definiría una gestión privada del tramo, mientras que el resto quedaría a cargo de instancias intergubernamentales a través del CIH. De acuerdo a ello, e 24 de Febrero de 1995, el gobierno argentino adjudicó la concesión de obras por peaje para “la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal” (República Argentina, 1995, Art. 1) al consorcio Hidrovía S.A. conformado por la empresa belga Jan De Nul y la argentina Emepa.

Con la aprobación, en 1996 en Argentina, de la comercialización de la soja RR, se terminaban de establecer las bases para la conformación de un nuevo orden territorial de escala global basado principalmente en el modelo productivo de agronegocios. Este, en sus inicios tendría localización en los territorios de la Pampa Húmeda^[22], pero con el correr de los años, alcanzaría fronteras del Norte Argentino, como las provincias de Chaco, Santiago del Estero, Formosa, Corrientes y Misiones.

En este nuevo orden, que se iría consolidando a partir del año 2000, soportado por una red de infraestructura de transporte, pero también de telecomunicaciones y energética, la HPP asumiría un rol estratégico como eje fluvial troncal, en una red conformada por una serie de puertos, en su mayoría privados y arterias de conexión ferroviaria. En el imaginario de esos años, los ríos Paraguay y Paraná iban convirtiéndose en “la ruta de la soja”, como le llamó el diario rosarino La Capital.

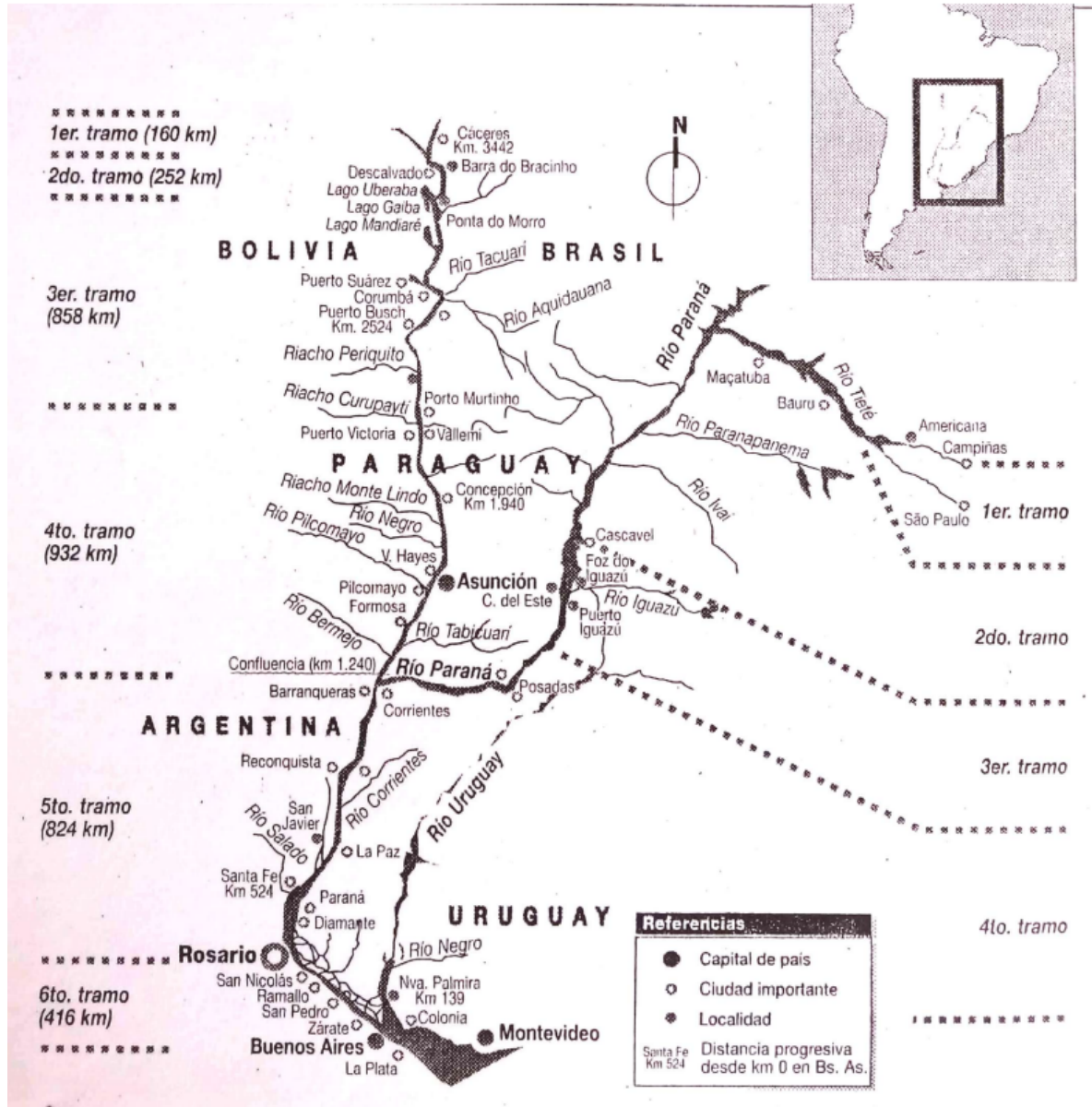


Figura 4
 “La ruta de la soja”
 La Capital, 1998:7

Un núcleo relevante en dicha red, lo constituyó el área ribereña del Gran Rosario^[23], que tradicionalmente funcionó como el “cordón industrial” en torno al Puerto de Rosario. Esta ciudad perteneciente a la provincia de Santa Fe y emplazada en plena Pampa Húmeda, comenzaba a finales de los 90, a promocionarse como el “Batton Rouge del Mississippi”^[24] (Página 12, 1997a:9). Esta área portuaria se encuentra ubicada en el tramo de mayor profundidad del río Paraná (Timbúes-Océano), lo cual facilita –dragado mediante- el

tránsito de grandes buques.^[25] Ya en 1996, año en que se aprobaba la soja RR, el entonces Diputado provincial Juan Carlos Venesia, expresaba:

Rosario se encuentra vinculada con casi todas las regiones del país por medio del sistema vial y ferroviario, y a partir del proyecto de Puente Rosario-Victoria se puede llegar a mejorar la situación de comunicación con el este-noreste, integrándola al corredor bioceánico.

La ciudad cuenta con un puerto que en su momento llegó a ser el mayor exportador de granos del país (factor de desarrollo y crecimiento) [...]. La región es un centro concentrador ferroviario y nudo vial con terminales portuarias de carga.

El dragado del río a 32 pies de calado, que se está ejecutando, abre un abanico de oportunidades en el mercado de carga (Rosario/12, 1996:3).

La construcción del Puente Rosario-Victoria (concretado en 2003), que unía las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, constituyó hacia finales de los 90, un proyecto clave para que la ciudad de Rosario forme parte del corredor bioceánico que une, en sus 1,3 millón de kilómetros, Valparaíso (Chile) con Río Grande (Brasil). De esta manera, lograba la conexión Oeste-Este necesaria para desarrollar el mercado con Asia. Dicho puente fue, durante algunos años, el centro de las controversias entre sectores políticos y privados vinculados al comercio exterior de la capital provincial (Santa Fe) y Rosario. No profundizaremos aquí en este conflicto que involucraba la disyuntiva entre el desarrollo del corredor bioceánico mencionado y el que une Coquimbo (Chile) con Porto Alegre (Brasil) del cual formaba parte la capital provincial. Sin embargo, algunas fuentes relevadas nos permiten hipotetizar que el resultado, a favor del área rosarina, se vinculó, en gran parte, a dos factores: por un lado, la misma ya contaba con una historia industrial relevante que se remontaba a mediados del siglo XX, como nodo concentrador de los granos producidos en la región pampeana que no se dirigían al Puerto de Buenos Aires; y por el otro, el área ribereña “rosarina” posee condiciones geomórficas más propicias para la navegación de grandes buques y para el establecimiento de puertos, con menores costos de acondicionamiento que el área capitalina. Estas cuestiones definían en el Gran Rosario posibilidades portuarias más interesantes para el sector exportador instalado en la Pampa Húmeda.^[26]

Al iniciar el nuevo siglo, como se mencionó antes, fue creada la IIRSA. Esta iniciativa venía como proyecto desde 1998, junto al acuerdo multilateral denominado Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), firmado en 1994, y a la intención de Estados Unidos de conformar una gran zona de libre comercio abarcando todos los países del continente con excepción de Cuba. Cuando dicho

acuerdo se retomó, en el año 2000, es rechazado a partir del ascenso de los gobiernos progresistas en un conjunto de países de América Latina. Finalmente, en 2009, la IIRSA ingresa al Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), con los mismos proyectos de la iniciativa original vinculada al ALCA, y sumando otros.

En este contexto, la HPP pasó a formar parte de esta cartera de proyectos, constituyendo uno de los Ejes de Integración y Desarrollo (EID), definidos como “frangas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales” (<https://iirsa.org/infographic>). El EID “Hidrovia Paraguay Paraná” es intersectado por corredores transversales (viales y ferroviarios) que lo vinculan con los Ejes Interoceánico Central, Eje de Capricornio y Eje MERCOSUR-Chile; y hacia el 2013, contaba con 94 proyectos en cartera, en su mayoría relacionados con el mejoramiento del transporte ferro-vial.

Recuperaciones finales

Hemos podido observar de modo general, cómo durante la década de 1990, se fueron dando en Argentina, y América del Sur en general, procesos políticos y económicos de trans-internacionalización y especialización territorial productiva a través de un conjunto de acuerdos internacionales, iniciativas (estatales y privadas), y proyectos infraestructurales de transporte. Estos, formaron parte de un proceso más amplio, de reorganización de las hegemonías mundiales que fue soportado por una transformación de las bases tecnológicas de la producción de valor. Uno de los efectos, que podría considerarse también una estrategia, dependiendo desde dónde se observe, ha sido la deslocalización y fragmentación de los procesos productivos (y por consecuencia, de las industrias emisoras). El soporte físico de tal proceso fueron los grandes proyectos de infraestructura en materia de transporte, comunicación y energía.

En efecto, pudo observarse, a través del caso de la HPP (y de los proyectos de “corredores” asociados), el rol trascendental que tuvieron las transformaciones tecnológicas de la década de 1990 (para el caso, en transporte) en la definición de las nuevas configuraciones territoriales y de las relaciones geométicas que se estaban estableciendo a finales del siglo XX. La creación de las condiciones adecuadas para la internacionalización de la producción, necesitó de una red técnica que pudiera funcionar como soporte de los nuevos flujos así como también definir en el nivel físico-territorial, los lugares asignados a cada región del mundo.^[27]

Para el caso de los países del Sur, la reorganización e integración mundial del capitalismo les asignó el lugar (una vez más) de “cantera de extracción”.^[28] Hacia finales del siglo XX, este lugar estaba orientado a satisfacer una, hasta ese momento proyectada, alta demanda internacional en commodities, que se concretaría en el siguiente siglo, especialmente de China (demostrada en el alza de los precios internacionales). Sin embargo, para llevar adelante esta empresa, era preciso reformar profundamente los Estados nacionales, por un lado, eliminando los obstáculos a la internacionalización de la producción, y por el otro, transfiriendo capacidades al sector privado. Como vimos en el desarrollo del trabajo, el proceso de liberalización traducida en los acuerdos transnacionales, la flexibilización de normativas específicas y dictado de nuevas, y la transferencia de puertos e infraestructuras estratégicas estatales hacia el sector privado, fueron acciones que desde los mismos gobiernos nacionales proponían y habilitaban este nuevo lugar.

En especial, la infraestructura de transporte, tuvo un rol clave en dicho proceso. Para el caso de la HPP, considerando que la misma transporta actualmente el 80% de los productos exportados en Argentina, no hubiera sido posible el salto exponencial en exportaciones que se dio entre la década de 1990 y la primera del siguiente siglo^[29], sin las transformaciones tecnológicas en los puertos y todo un conjunto de innovaciones logísticas y obras, como el dragado del río, el acondicionamiento del canal navegable, el desarrollo de obras viales y la modernización ferroviaria, entre otras.

Finalmente, pretendemos destacar la capacidad que tienen estos grandes proyectos de infraestructura para definir, fijar y distribuir las relaciones entre las distintas regiones del geometabolismo mundial, asignando, manteniendo y reproduciendo hegemonías y dependencias, dando soporte físico a determinadas lógicas y relaciones de poder, pero también profundizándolas. Como pudimos observar, lo que en la década de 1990 constituyó un conjunto de proyectos de infraestructura que se interpretaron y promocionaron como destinados a la “integración” sudamericana y al desarrollo de los pueblos (CAF, 1998), hacia las primeras dos décadas del siglo XXI, constituirían una amplia red de despojo de recursos bioenergéticos destinados a satisfacer las demandas del Norte Global. Y del mismo modo, la IIRSA originalmente planeada como una red en función de los objetivos de Estados Unidos para ampliar su mercado, fue incorporada sin modificaciones ni cuestionamiento, por los gobiernos sudamericanos de la primera década del siglo XXI.

Con posterioridad al Pacto Verde Europeo (Unión Europea, 2020), esta misma red de infraestructura se perfila como el soporte de los flujos metabólicos de los materiales estratégicos, orientados hacia

el plan europeo de crear “la primera zona climáticamente neutra del mundo para 2050”. Este plan implica la electrificación de la economía y la movilidad^[30], requiriendo, por el momento, de materiales críticos como el cobre y el litio; así como también del hidrógeno verde.^[31]

Al mismo tiempo, en Argentina se encuentra en agenda^[32] una nueva licitación de la HPP en cuyos pliegos se propone llevar la profundidad del río de 36 pies a 44 y realizar una serie de obras en el tramo desde Timbúes (Santa Fe) hasta la desembocadura del río de la Plata. Según estimaciones, estas obras podrían afectar unos 22.558 kilómetros cuadrados de humedales^[33], pero también significa la posibilidad de profundizar las prácticas extractivistas, y por lo tanto, avanzar con el despojo de los territorios, al aumentar la capacidad de carga de los buques exportadores.

En el actual contexto planetaria definido como de crisis climática o crisis sistémica, y frente a un nuevo superciclo de extractivismo acelerado en los países del Sur^[34] que, sin duda, vendrá acompañado de conflictos, violencia y más despojo a los territorios y las poblaciones, consideramos relevante profundizar en los estudios acerca del rol geometa bólico de los grandes proyectos de infraestructura, sus impactos en los ámbitos locales y las decisiones sobre los mismos que se toman a nivel nacional o regional, en la necesidad de repensar sus finalidades de manera situada y democratizar tanto sus diseños como los procesos políticos de implementación.

Referencias bibliográficas

- Baldassari, E. (1925) *Vías navegables y puertos de la República Argentina*. Secretaría General de la Dirección General de Navegación y Puertos. Buenos Aires: Talleres gráficos del Ministerio de obras Públicas.
- Brenner, N. (1999) Globalisation as Reterritorialisation: The Re-scaling of Urban Governance in the European Union. *Urban Studies* 36 (3), 431-451.
- Bringel, B.; Svampa, M. (2023) Del «Consenso de los Commodities» al «Consenso de la Descarbonización». *Nueva Sociedad* 306, 52-70.
- Burchardt, H. J.; Dietz, K. (2014) (Neo-)extractivism – a new challenge for development theory from Latin America. *Third World Quarterly* 35(3), 468-486.
- Ciccolella, P.; Laurelli, E.; Rofman, A.; Yanes, L. (1994) *Integración Latinoamericana y Territorio. Transformaciones socio-económicas, políticas y ambientales en el marco de las políticas de ajuste*. Buenos Aires: UBA/CEUR.
- De Mattos, C. (1989) Reestructuración social, grupos económicos y desterritorialización del capital. El caso de los países del Cono Sur. *Eure* 16 (47), 61-90.
- Dicken, P. (2003) *Global Shift: Reshaping the global economic map in the 21st Century*. Londres: Sage.
- Dietz, K. (2023) ¿Transición energética en Europa, extractivismo verde en América Latina? *Nueva Sociedad* 306. Recuperado de: <https://nuso.org/articulo/306-transicion-energetica-europa-extractivismo-verde-america-latina/>
- Durante, F.; Kröger, M.; Lafleur, W. Extraction and Extractivism. Definitions and concepts. En J. Shapiro y J. Mc Neish (eds.). *Our Extractive Age. Expressions of Violence and Resistance* (19-30). Nueva York: Routledge.
- Fedele, Javier (2010) *La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe 1886-1952)*. Tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Composició Arquitectònica.
- Fernández Equiza, A. (2013) *Territorios, economía internacional y conflictos socioambientales*. Tandil: Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.
- Forget, M. (2012) Transport et recompositions urbano-portuaires sur le Paraná

- Fraser, N. (2023) *Capitalismo caníbal. Qué hacer con este sistema que devora la democracia y el planeta, y hasta pone en peligro su propia existencia*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Galafassi, G.; Riffo, L. (2018) Una lectura crítica sobre el concepto de 'extractivismo' en el marco de los procesos de acumulación. *Trama* 7 (2).
- Gudynas, E. (2011) El nuevo extractivismo progresista en América del Sur. Tesis sobre un viejo problema bajo nuevas expresiones. En A. Acosta; E. Gudynas; F. Houtart; H. Ramírez Soler; J. Martínez Alier; L. Macas. *Colonialismos del siglo XXI. Negocios extractivos y defensa del territorio en América Latina* (pp. 75-92). Barcelona: Icaria.
- Guerrero, Mariángeles (2025) Somos un pueblo en marcha para defender al río Paraná. *Agencia Tierra Viva*. Recuperado de: <https://agenciaterraviva.com.ar/somos-un-pueblo-en-marcha-para-defender-al-rio-parana/>
- Lang, M. (2012) Crisis civilizatoria y desafíos para las izquierdas. En Grupo Permanente de Trabajo sobre Alternativas al Desarrollo. *Más allá del Desarrollo* (pp. 7-20). Brasil/Argentina: Fundación Rosa Luxemburgo/América Libre.
- Leguizamon, A. (2014) *Roundup Ready Nation: The Political Ecology Of Genetically Modified Soy In Argentina*. New York: CUNY Academic Works.
- Levinson, M. (2008) *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. New Jersey: Princeton University Press.
- Machado Aráoz, H. (2013) Extractivismo y Consenso Social: Expropiación – consumo y fabricación de subjetividades (capitalistas) en contextos neocoloniales. *Población y Sociedad* 3 (3), 29-42.
- Malm, A. (2016) *Fossil Capital. The Rise of Steam Power and the Roots of Global Warming*. London/New York: Verso.
- Merchant, C. (1980/2023) *La muerte de la naturaleza: Las mujeres, la ecología y la revolución científica*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Moore, J. (2015) *Capitalism in the Web of Life: Ecology and the Accumulation of Capital*. London/New York: Verso.
- Mumford, L. (1934/1992) *Técnica y civilización*. Madrid: Alianza Universidad.

- Notteboom, T.; Rodrigue J.P. (2008) Containerisation, Box Logistic and Global Supply Chains: The Integration of Ports and Liner Shipping Networks. *Maritime Economics & Logistics* 10, 152–174.
- Oszlak, Oscar (1997) Estado y Sociedad ¿nuevas reglas de juego? *Reforma y Democracia, CLAD* 9, 1-40.
- Parsons, L. (2023a), Hablemos de ‘colonialismo del carbono’ y cómo Europa interpreta su huella mundial. Recuperado de: <https://www.equaltimes.org/hablemos-de-colonialismo-del?lang=es>.
- Parsons, L. (2023b) Los países ricos exportan la crisis climática al sur. Recuperado de: <https://jacobinlat.com/2023/09/03/los-paises-ricos-exportan-la-tesis-climatica-al-sur/>
- Pengue, W. (2017) Cultivos transgénicos ¿Hacia dónde fuimos? Veinte años después: la soja argentina 1996-2016. Buenos Aires y Santiago: Heirinch Böll Stiftung/GEPAMA.
- Sanahuja, J. (2009) Del regionalismo abierto al regionalismo post-liberal. Crisis y cambio en la integración latinoamericana. *Anuario de la Integración Regional en América latina y el Gran Caribe* 7, 11-54.
- Sassen, S. (2010), *Territorio, autoridad y derechos. De los ensamblajes medievales a los ensamblajes globales*. Buenos Aires: Katz.
- Scandizzo, H. y Salgado, L. (2022) El hidrógeno en la senda del neocolonialismo verde. *Contrahegemoniaweb*. Recuperado en: <https://opsur.org.ar/2022/10/14/el-hidrogeno-en-la-senda-del-neocolonialismo-verde/>
- Shapiro, J. y Mc Neish, J-A. (2021) *Our Extractive Age. Expressions of Violence and Resistance*. New York: Routledge.
- Svampa, M. (2012) Extractivismo neodesarrollista y movimientos sociales. ¿Un giro ecoterritorial hacia nuevas alternativas? En Grupo Permanente de Trabajo sobre Alternativas al Desarrollo. *Más allá del Desarrollo* (pp. 185-218.). Brasil/Argentina: Fundación Rosa Luxemburgo/América Libre.
- Svampa, M. (2019) *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina. Conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias*. Bielefeld: Calas.
- Svampa, M. (2025) *Policrisis: Cómo enfrentar el vaciamiento de las izquierdas y la expansión de las derechas autoritarias*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Verzeñassi, D.; Vallini, A.; Fernández, F.; Ferrazini, L.; Lasagna, M.; Sosa, A.; Hough, G. (2023), Cancer incidence and death rates in Argentine

rural towns surrounded by pesticide-treated agricultural land. *Clinical Epidemiology and Global Health* 20 (101239), 1-5.

Wainer, A.; Belloni, P. (2019) Exportaciones argentinas desde 1990 a la actualidad: un crecimiento exportador sin cambio estructural. *Papeles de trabajo (Instituto de Altos Estudios Sociales* 13 (23), 173-190.

Asociación Hidroservice Louis Berger (1996) *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)*. Vol 1[35].

BID-Banco Interamericano de Desarrollo (1998) *Manejo Integrado de los recursos hídricos en América Latina y el Caribe*. Departamento de Desarrollo Sostenible, División Medio Ambiente. Washington: Ed. Oficial.

CAF-Corporación Andina de Fomento (1998) *Los ríos se unen. Integración fluvial suramericana*. Bogotá: CAF.

CEPAL (1993) *Seminario Regional sobre la normativa del transporte multimodal: síntesis y conclusiones*. Montevideo, Uruguay, 21 l 23 de junio. Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/entities/publication/9ec0939a-9f5a-41f3-b7d9-1c9da093c806>

CEPAL (1996) *Los grandes ejes de comercio y transporte en Sudamérica: realidades y potenciales de los corredores transcontinentales*. Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/2ef08c73-e434-42e4-8ebe-dc33f5dabfb1/content>

CIH-Comité Intergubernamental Hidrovía (1988) Acta del 25 de Noviembre, Canela (Brasil). Recuperado de: http://www.hidrovia.org/userfiles/actas/acta_ministros_brasil_25111988.pdf

CIH-Comité Intergubernamental Hidrovía. Acta s/f[36]. Recuperado de: http://www.hidrovia.org/userfiles/actas/acta_ministros_chile01091989portugues.pdf

CIH-Comité Intergubernamental Hidrovía (1992) *Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná*. Recuperado de: <http://www.hidrovia.org/userfiles/acuerdo-de-transporte-fluvial-por-la-hpp.pdf>

Dunne, T.; Melack, J.; Melià, B.; Paggi, J.; José de Paggi, S.; 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

(EnvironmentalDefenseFund) / CEBRAC (Fundação Centro Brasileiro de Referência e Apoio Cultural).

Lovera Rivas, M. (1997) *The Hidrovía. Reinventing the Wheel*. Netherlands: IUCN.

Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Agricultura, Pesca y Alimentación. Res. N° 167 del 25 de marzo de 1996. B.O., 3/4/1996. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-167-1996-36005>.

Naciones Unidas (1991) *Información sobre facilitación del comercio - UNCTAD/CCI*. Ginebra, 9 de Julio. Recuperado de: https://unctad.org/es/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_es.pdf

Presidencia de la Nación (1970) *Tratado de la Cuenca del Plata*. Recuperado de: <https://www.saij.gob.ar/18590-nacional-tratado-cuenca-plata-lnt0000957-1970-02-06/123456789-0abc-defg-g75-90000tcanyel>

Presidencia de la Nación (1997) Decreto N° 253/95 del 21 de febrero de 1995. Recuperado de: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/10000-14999/14662/norma.htm>

Protocolo de Buenos Aires sobre Jurisdicción Internacional en Materia Contractual (1994). Recuperado de: <https://www.saij.gob.ar/1-internacional-protocolo-buenos-aires-sobre-jurisdiccion-internacional-materia-contractual-rmd1994000001-1994-08-05/123456789-0abc-de1-0000-04991dserced#>

República Argentina. Honorable Congreso de la Nación. Ley N° 24093 de Puertos, del 3 de Junio de 1992. Recuperado de: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/492/norma.htm>

República Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Vías Navegables. Decreto N° 253 del 21 de Febrero de 1995. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-253-1995-14662/texto>.

República Argentina. Honorable Congreso de la Nación. Ley N° 24921 del 9 de Diciembre de 1997. Boletín Oficial 12 de Enero de 1998. Recuperado de: <https://www.saij.gob.ar/24921-nacional-transporte-multimodal-mercaderias-lns0004253-1997-12-09/123456789-0abc-defg-g35-24000scanyel>

República Argentina. Honorable Congreso de la Nación. Ley N° 24669 del 2 de Julio de 1996. Boletín Oficial, 2 de Agosto de 1996. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24669-38310>

Rodríguez Zurro, T.; Di Yenno, F.; Terré, E. (2022) El Gran Rosario se mantuvo en el segundo puesto del ranking de nodos portuarios agroexportadores del mundo en 2021. Bolsa de Comercio de Rosario, Informativo semanal. Recuperado de: <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/el-gran-4>.

Secretaría General de la ALADI (2016) *Acuerdo de “Santa Cruz de la Sierra” sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) y sus protocolos adicionales*. Montevideo: ALADI. Recuperado de: http://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/Documentos_Sin_Codigos/Caja_070_001.pdf

Worldbank.org (2025) Port Reform Toolkit: https://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/port-reform-toolkit?utm_source=chatgpt.com

La Capital (1997) *Un lobby rosarino defiende el puente*. Rosario, 17 de diciembre; p. 7.

La Capital. *La ruta de la soja*, Rosario 7 de Junio de 1998; p.7.

Página 12 (1997a) *Hidrovía Paraná Paraguay*. Rosario, 23 de noviembre; p. 8-9.

Página 12 (1997b) *Hidrovía Paraná Paraguay – 2da parte*. Rosario, 8 de diciembre; p. 7.

Noticias (1997) *Empresa Hidrovía draga ríos Paraguay, Paraná y Uruguay*. Asunción, 17 de noviembre de 1997; p. 41.

Rosario/12. *Una región llamada Rosario*. Rosario, 29 de Diciembre de 1996; p. 3.

Contribución de autoría (CRediT)

Gisela Ariana Rausch: conceptualización, curación de datos, análisis formal, adquisición de fondos, investigación, metodología, administración del proyecto, recursos, software, supervisión, validación, visualización, redacción del borrador original y redacción: revisión y edición

Nota: aprobado por Susana Alicia Grosso (Secretaria Editorial)

Notas

- [1] Dietz (2023) considera al Protocolo de Kioto como el inicio del posterior proceso de descarbonización, que tendría manifestación con el Pacto Verde Europeo (2020)(<https://www.consilium.europa.eu/es/politicas/green-deal/>). Este consiste en iniciativas de desfosilización de la economía orientadas a garantizar la “neutralidad climática” para 2050. Se trataría de un nuevo consenso (Bringel y Svampa, 2023) para alcanzar emisiones netas de dióxido de carbono y otros gases de efecto invernadero igual a cero. Uno de sus efectos ha sido un proceso de deslocalización de empresas e industrias emisoras hacia los países del Sur Global (Dietz, 2023; Parsons, 2023a y 2023b).
- [2] En Argentina y otros países sudamericanos en los que asumieron gobiernos de corte progresista durante las dos primeras décadas del presente siglo, dicho pasaje significó un cambio sustancial en las políticas, ahora principalmente distributivas, orientadas a fortalecer a las clases medias urbanas y a los sectores populares. Sin embargo, se trató de un progresismo fuertemente apoyado en las industrias extractivas (megaminería, agronegocios), dejando a numerosos sectores sociales excluidos mientras se producían dinámicas de conformación de monopolios multinacionales (Gudynas, 2011; Machado Aróz, et. al., 2011, Svampa y Viale, 2019;).
- [3] Hasta la década de 1970, Argentina adoptó un modelo económico de fortalecimiento industrial a cargo de un Estado proteccionista que financió fuertemente la expansión de empresas públicas y el desarrollo de la industria. Con el golpe de Estado de 1976, este modelo intervencionista fue desmantelado, iniciándose un camino hacia la liberalización económica, que se concretaría ampliamente durante la década de 1990.
- [4] Con territorio hidrosocial nos referimos a una construcción socioespacial resultante de las interacciones entre redes hídricas, infraestructuras, actores sociales e instituciones. Más adelante se desarrolla este enfoque.
- [5] La megaminería, el monocultivo y la industria forestal han sido las formas principales que ha tomado la transferencia de recursos bioenergéticos en América del Sur. Sobre impactos de la megaminería: ocmal.org. Sobre impactos de la agricultura industrial transgénica: Sociedad Argentina de Pediatría (2021); Verzeñassi, et.al. (2023);

manchavenenosa.org; Alonso, et. al., 2018; Gargano (2022).
Sobre impactos sociambientales en general de dichos
emprendimientos: <https://olca.cl/oca/index.php>.

- [6] Para ampliar, puede verse: Ciccolella, Laurelli, Rofman, Yanes (1994); Oszlak (1997).
- [7] Coalición de activismo de más de 300 organizaciones ecologistas, campesinas e indígenas de los cinco países involucrados en la HPP, surgida en 1994 ante los efectos negativos que la megainfraestructura tendría en las poblaciones de la Cuenca del Plata. Ríos Vivos tiene una prolífica trayectoria en la defensa de los ríos y las comunidades locales.
- [8] Para algunos autores (Gudynas, 2011; Machado Araoz, 2013; Galafassi y Riffo, 2018), las prácticas denominadas extractivistas no constituyen un fenómeno nuevo, sino un segundo ciclo de relaciones coloniales con los centros de producción global.
- [9] Se refiere a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (en inglés, United Nations Conference on Trade and Development) y a la Cámara de Comercio Internacional (CCI).
- [10] Aprobado en Argentina por la Ley 24.669 (República Argentina, 1996).
- [11] Otro antecedente de tal incorporación fue el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (ONU, 1972), donde se establecían los procedimientos a seguir en el uso de contenedores en el transporte internacional. Y los primeros buques Post-Panamax se lanzan a finales de los años 80s.
- [12] En Argentina es mayor la proporción de buques graneleros que portacontenedores.
- [13] El documento mencionado, publicado por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y la CEPAL, contenía un estado de la cuestión sobre las transformaciones a nivel mundial en las modalidades de transporte internacional a partir de la incorporación de los contenedores junto a las nuevas normativas, así como también sugerencias para la modernización de la infraestructura portuaria y de transporte en los países de América Latina.
- [14] Lo que Orthlieb omite en su ecuación son los pasivos ambientales producidos por el mismo proceso productivo, y que tienen lugar principalmente en las tres primeras etapas.
- [15] Se trataba de un proceso llevado adelante por el BM y el FMI para “resolver” el endeudamiento estatal; y lo hicieron a

- través de los Manuales de Reforma Portuaria (Port Reform Toolkit) (worldbank.org, 2025).
- [16] Ingenieros, peritos investigadores sobre integración fluvial, y autores en: CAF (1998).
- [17] La soja RR fue aprobada en 1996 (Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, 1996), con consecuencias territoriales relevantes, como aumento de la desigualdad y concentración de la tierra, despoblación rural por pérdida de empleo, problemas sanitarios por uso de agroquímicos, deforestación masiva, contaminación de aire, suelo y agua, agotamiento de nutrientes del suelo, entre otras (Mikkelsen, 2008; Leguizamón, 2014; Pengue, 2017; Verzeñassi, et. al., 2023).
- [18] Este proceso no sólo consistió en modernizar los antiguos puertos, sino también en ocasiones, proyectar su traslado, refuncionalizar las áreas como enclaves urbanos, inaugurar nuevas terminales bajo nuevos modos de gestión, entre otras.
- [19] Las obras de rectificación de cauce y derrocamiento incluían voladuras de roca y extracción de material fuertemente consolidado y afloraciones que, al ser eliminados, podían desencadenar inundaciones y desequilibrios en el Pantanal (Dunne, et. al., 1997).
- [20] Vicegobernador de la provincia de Santa Fe (Argentina) entre 1995 y 1999, y Presidente del Comité Federal Hidrovía Paraguay-Paraná.
- [21] Un seguimiento de los desmontes en Argentina puede verse en: <http://monitoreodesmonte.com.ar/>
- [22] Región geográfica que abarca las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y La Pampa. Por sus características de clima y suelo constituye una de las zonas más productivas de Argentina, destacándose la producción agrícola.
- [23] Gran Rosario se denomina al aglomerado surgido de la expansión urbana de la ciudad de Rosario, y la zona riverense se encuentra conformada por las localidades: Puerto General San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria, Villa Gobernador Gálvez, Pueblo Esther y General Lagos.
- [24] Capital de Luisiana (EEUU), ubicada a orillas del río Mississippi, es el nodo agroexportador de soja y derivados número uno a nivel mundial. En 2021, Rosario alcanzaría el segundo lugar en el ranking (Zurro; Di Yenno; Terré, 2022).

- [25] Debe tenerse en cuenta asimismo, que el puerto de Rosario constituyó a finales del siglo XIX, un importante puerto moderno, teniendo el segundo lugar –luego de Buenos Aires- en Argentina entre 1901 y 1925 (Baldassari, 1925).
- [26] En efecto, en 1997, la Federación Agraria Argentina firmó junto con otras entidades, un documento de compromiso para defender la construcción del puente Rosario-Victoria en medio de la mencionada disputa con la capital santafesina (La Capital, 1997).
- [27] Sobre los inicios de la relación entre expansión capitalista y técnica moderna, puede verse: Mumford, 1934; Merchant (1980); Moore (2015); Malm (2016).
- [28] Para profundizar en los procesos históricos de despojo de recursos bioenergéticos que han sufrido los países de América Latina desde la invasión/invencción de América puede verse (Gudynas, 2011; Machado Aráoz 2013; Durante, et. al., 2021)
- [29] Se pasó de 10 mil millones de dólares en 1990 a 80 mil millones en el año 2012, en exportaciones (Wainer; Belloni, 2019:176).
- [30] El gobierno alemán puso el objetivo de matricular 15 millones de automóviles eléctricos para 2030 (Dietz, 2023).
- [31] Sobre el hidrógeno verde en Argentina, puede verse: Scandizzo y Salgado (2022).
- [32] Luego que fuera impulsada la licitación, esta cayó en Febrero de 2025, aunque sigue en la agenda del gobierno nacional.
- [33] En marzo de 2022, más de 50 canoas realizaron una “remada” por el río Paraná, desde Clorinda (Formosa) hasta Rosario (Guerrero, 2025), reuniéndose entre San Lorenzo y Rosario más de 300 kayaquistas, como demostración de la importancia de cuidar los humedales y el río, y alertar sobre el ecocidio que significaría aumentar la profundidad de la vía navegable.
- [34] En Argentina este nuevo ciclo se pone de manifiesto con el Régimen de Incentivo a las Grandes Inversiones (RIGI), que es un programa del actual gobierno nacional para liberalizar aún más las inversiones de capitales extranjeros, llevando a cero las retenciones a los grandes inversores, por exportación de recursos bioenergéticos.
- [35] El documento se trata de un informe oficial de unas 180 páginas, confeccionado por la empresa ganadora de la licitación de las obras de la HPP, que no especifica lugar de impresión.
- [36] Esta fecha la hemos deducido cotejando varios documentos.

AmeliCA

Disponible en:

<https://portal.amelica.org/ameli/ameli/journal/583/5835511007/5835511007.pdf>

[Cómo citar el artículo](#)

[Número completo](#)

[Más información del artículo](#)

[Página de la revista en portal.amelica.org](#)

AmeliCA

Ciencia Abierta para el Bien Común

Gisela Ariana Rausch

Los grandes proyectos de infraestructura en el espacio regional argentino y sudamericano: análisis geo-ecopolítico de la Hidrovía Paraguay Paraná (década 1990)

Large infrastructure projects in the Argentine and South American regional space: a geopolitical analysis of the Paraguay-Paraná Waterway (dec 1990)

Pampa. Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales núm. 32, e0105, 2025

Universidad Nacional del Litoral, Argentina

revistapampa@unl.edu.ar

ISSN: 1669-3299

ISSN-E: 2314-0208

DOI: <https://doi.org/10.14409/pampa.2025.32.e0105>



CC BY-NC 4.0 LEGAL CODE

Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.