



Universidad Abierta Interamericana

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Licenciatura en Relaciones Internacionales

TRABAJO DE FIN DE GRADO

**“La Hidrovía Paraná-Paraguay: el proceso de
sojización como principal carga productiva en
Argentina (2016-2019)”**

Autora: Paula Baroldi

Tutor: Dr. Fabián Lavallen Ranea

Fecha: Agosto 2020

RESUMEN

El presente trabajo de investigación es realizado en el marco del proyecto de investigación de la Hidrovía Paraná-Paraguay del Grupo de Estudios del Paraná y el Cono Sur entre las Facultades de Ciencias Empresariales y la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Abierta Interamericana (UAI), Sede Regional Rosario.

Con la presente investigación se pretende analizar a la Hidrovía Paraná-Paraguay, los negocios que ésta potencia y, dentro de ellos, el proceso de sojización como principal carga productiva en Argentina durante el período 2016-2019.

Se considera importante el análisis de dicho proceso ya que la Hidrovía Paraná-Paraguay implica, en Argentina, un vuelco hacia el modelo agroexportador, basado en un modelo de producción de extracción de recursos y la primarización de la economía. Esto implicaría grandes consecuencias sociales, ambientales y económicas que no estarían siendo tenidas en cuentas por quienes aplauden el mencionado proyecto.

Esta investigación se inscribe dentro del campo de la geopolítica crítica, proponiéndose realizar un análisis desde una visión macro sobre el tema en cuestión, vinculando el proceso de sojización de Argentina con el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Para ello, se busca analizar y demostrar la implicancia de dicho proyecto en el sistema económico argentino desde una interpretación geográfica que permita dar cuenta de las consecuencias sociales, ambientales y económicas.

Se lleva a cabo una estrategia metodológica de investigación, utilizando métodos descriptivos e interpretativos. El trabajo se enfoca en la recolección de datos, el estudio, la investigación y el posterior análisis del proceso de sojización en Argentina a partir del proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Palabras claves: Hidrovía Paraná-Paraguay – soja – proceso de sojización - contaminación ambiental – grupos económicos.

ÍNDICE

Introducción.....	6
I. Aspectos Metodológicos y Teóricos	11
I.1 Justificación y Definición del Tema-Problema	11
I.2 Objetivo General	14
I.2.A Objetivos específicos	14
I.3 Aspectos Teóricos	14
I.4 Aspectos Metodológicos	34
II. Elementos del Contexto	36
II.1 La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana...	36
II.2 Antecedentes de la Hidrovía Paraná-Paraguay	43
II.3 Hidrovía Paraná-Paraguay.....	46
II.4 Las partes interesadas en el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay.....	55
II.5 La oposición al proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay.....	60
III. Análisis.....	63
III.1 Sojización de la Argentina.....	63
III.2 La cuestión socio-ambiental en el proceso de Sojización de la Argentina.....	81
III.2.1 La cuestión social.....	82
III.2.2 La cuestión ambiental.....	91

III.3 La relación entre el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay y el proceso de Sojización de la Argentina.....	97
IV. Conclusión	109
V. Referencias Bibliográficas.....	117

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo se indagará acerca del proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay, el cual nace como uno de los megaproyectos hidroeléctricos que se gestionan en el marco de la Iniciativa para la Integración Regional Suramericana (IIRSA).

Se abordará el presente trabajo desde la visión de la Geopolítica crítica, teniendo en cuenta que, en el Sistema Internacional confluyen y se desenvuelven diversos actores. Por lo tanto, se intenta interpretar geográficamente los fenómenos políticos que involucran a dichos actores, tanto en lo que respecta a la Hidrovía Paraná-Paraguay, como el proceso de sojización que se va incrementando.

En primer lugar, nos encontramos con el Estado, actor tradicional de las relaciones internacionales. En segundo lugar, tomamos como actor también a los gobiernos provinciales y municipales que, como se verá más adelante, forman parte del entramado de actores que facilitan las herramientas para hacer viable el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay. En tercer lugar, se toman como actores fundamentales a las corporaciones internacionales, en todo lo que respecta el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay y, también, en lo que hace referencia al proceso de sojización de la Argentina. Por último, también serán considerados como actores a la población rural, los campesinos productores que viven en las áreas avasalladas por las corporaciones antes mencionadas.

El proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay vislumbrará una serie de negocios que despertará el interés de determinados grupos económicos. Se observa, entonces, que, el megaproyecto despertaría el interés y la oportunidad para un vasto sector ligado a corporaciones nacionales e internacionales. Esto es porque, hay

actores que pelean por obtener las concesiones de las obras de infraestructura; así como algunos ven en la Hidrovía una oportunidad para expandir los volúmenes de las exportaciones que se realizan por vía marítima y, a su vez incrementar la actividad productiva.

La explotación de los suelos y tierras para un monocultivo excesivo de la soja en Argentina, por parte de las grandes corporaciones, se irá incrementando con la posibilidad de la construcción de la Hidrovía. De esta forma, el modelo agroexportador se profundizará, acarreando con ello consecuencias tanto sociales como ambientales.

La exportación de soja en grandes volúmenes trae consigo, una serie de prácticas y actividades devastadoras tanto para las sociedades que viven en las poblaciones rurales como para el ambiente.

Las sociedades rurales, están expuestas a la contaminación del ambiente por las fumigaciones, a los avasallamientos de sus tierras por parte de las grandes corporaciones y, sobretodo, están expuestos a grandes enfermedades producto de los herbicidas y agrotóxicos utilizados por las grandes compañías extranjeras para el monocultivo de la soja transgénica.

El medioambiente también se ve avasallado. La contaminación del agua, ríos, y el aire, producto de las fumigaciones, termina provocando una contaminación del ambiente en general. A su vez, la tala de bosques, las deforestaciones, la explotación de los recursos naturales nacionales agotables y, el uso abusivo de los suelos para el cultivo excesivo son producto de las prácticas llevadas a cabo para obtener grandes cantidades de soja para exportar.

Por lo tanto, se irá visualizando a lo largo del presente trabajo de investigación, que el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, se trata de una

megaobra que implica grandes consecuencias a la hora de llevarla a cabo. Teniéndose en cuenta que, el proceso de sojización de Argentina será uno de los negocios que este proyecto trae consigo, entonces, las consecuencias se agravarían aún más.

A continuación, se expondrá brevemente los capítulos en los que está dividido el presente trabajo de investigación:

En el primero de ellos se encuentran los Aspectos Metodológicos y Teóricos, en donde se justificará la elección del tema: “La Hidrovía Paraná-Paraguay: el proceso de sojización como principal carga productiva en Argentina durante el período 2015-2019”. Allí se explican los motivos por los que se considera pertinente la presente investigación, así como los fundamentos del tema. También se detallarán tanto el objetivo general elegido para el presente trabajo, así como los objetivos específicos que harán posible la investigación. Asimismo, se detallarán los aspectos teóricos con los que se sustentará la investigación. Es decir, se expondrán y analizarán las cargas teóricas que servirán de base para el estudio abordado y su relación con el tema elegido. La geopolítica crítica será la base teórica para explicar el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay y, el proceso de sojización en Argentina como principal carga productiva. Por último, en este primer capítulo, se explicarán los aspectos metodológicos interpretativos de recolección y análisis de datos y, las herramientas utilizadas para llevar a cabo el presente trabajo de investigación.

En el segundo capítulo, se estudiarán los Elementos de Contexto del tema elegido. En la primera sección de este capítulo, abordará la cuestión de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Suramericana, su surgimiento y su propósito. Se hará un breve repaso de la década de los '90 bajo la hegemonía unilateral norteamericana y la situación argentina de la época para poder comprender el contexto en el cual surgió la Hidrovía Paraná-Paraguay. La segunda sección, que se trata, específicamente de la

Hidrovia Paraná-Paraguay propiamente dicha. Allí, se expondrán las bases del proyecto de construcción, sus objetivos y propósitos. En la tercera sección, se expondrán los antecedentes de la Hidrovia Paraná-Paraguay, para poder contextualizar y comprender las bases y surgimiento de la misma. En la cuarta sección, se detallarán cuáles son las partes interesadas en el proyecto de construcción de la Hidrovia Paraná-Paraguay, a la vez que se explican los motivos en los que radica dicho interés. A la vez y, como contrapartida, en la última sección de este capítulo, se expondrán cuáles son las partes que presentan reticencias al proyecto. Al igual que en la sección anterior, en esta sección, se explicarán los motivos en los que radican dicha oposición.

El tercer capítulo de la presente investigación se basa en el Análisis propiamente dicho. Por ello, en la primera sección, se estudiará la sojización de la Argentina tomándolo como un proceso que se incrementa con el tiempo y con la ayuda de algunos actores. En la segunda sección, se expondrán las cuestiones socio-ambientales que el proceso de sojización en Argentina trae consigo. Dicha sección, se desdobra en dos para una mejor interpretación: primero, se estudian las cuestiones sociales que acarrea el monocultivo y exportación de la soja; en el segundo, se detallan las cuestiones ambientales generadas por el propio proceso de sojización. En la última sección, se analiza de manera exhaustiva la relación entre el proyecto de construcción de la Hidrovia Paraná-Paraguay y el proceso de sojización en Argentina, a modo de dar una interpretación conjunta del estudio abordado a lo largo del trabajo.

Por último, en el cuarto capítulo se encuentran las conclusiones, donde se exponen los resultados a los que se ha llegado a partir del abordaje del presente trabajo de investigación, siempre teniendo en cuenta las cargas teóricas tomadas y el análisis realizado sobre la temática que se plantea. Entre los resultados a los que se llega, se encuentran los actores involucrados en el proyecto de construcción de la Hidrovia

Paraná-Paraguay, así como el interés que dichos actores encuentran en el mismo; la implicancia de la Hidrovía en Argentina; las consecuencias sociales, ambientales y regionales que implica la construcción de la Hidrovía, entre otros.

I. ASPECTOS METODOLÓGICOS Y TEÓRICOS

I.1 Justificación y Definición del Tema-Problema

El proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay que involucra a Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, sería un potencializador de negocios, donde se podría observar la relevancia que tiene la exportación de soja en la Argentina como principal carga productiva, como gran parte de los materiales que a continuación se detallarán en el marco teórico así lo determina.

En este sentido, sería pertinente realizar una investigación que, en primer lugar, exponga los componentes del proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay y los negocios que ésta potencia, observando principalmente la relevancia que tiene el modelo agroexportador en la Argentina, ya que se trataría un ambicioso proyecto que presentaría más consecuencias que ventajas y, que estaría alabado por un vasto sector interesado en éste por los beneficios económicos que significaría.

Lo que se intenta demostrar en el presente trabajo es que el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay traería consigo un incremento del proceso en el que se perpetúa y expande el cultivo y la exportación de soja en Argentina. Según la literatura estudiada, dicho proceso produciría pobreza, siempre teniendo en cuenta los actores involucrados tanto en el cultivo y comercio de soja como así de aquellos participantes de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Se pretende atender a las causas que invocan dichos procesos y los intereses materiales que entrarían en juego por parte de quienes consideran viable la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, como también de quienes podrían sacar provecho de los agrocultivos y agronegocios.

Así es como ciertas cuestiones serían dejadas de lado por quienes aplauden este proyecto, como son los asuntos territoriales de los países partes, es decir, el

desplazamiento de la población que vive en los sectores donde se pretende construir la Hidrovía Paraná-Paraguay; las cuestiones socio-ambientales, esto es, el impacto que tendrá sobre las poblaciones y el ambiente, la construcción. Esto se relacionaría con el irrespeto por la Tierra, el bajo compromiso de los grupos económicos con el ambiente y el cuidado del planeta.

El presente trabajo será abordado desde una mirada estrictamente geopolítica, sin tener en consideración los insumos o ítems internos de las cadenas de valor, abarcando una visión macro sobre el tema en cuestión.

A su vez, este proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, se relacionaría con el proceso de sojización de la Argentina, pues el objetivo final del proyecto sería, en general, para aquellos que la consideran viable y potenciadora de la economía nacional, crear una vía navegable más económica, rápida y eficaz para trasladar, principalmente, materias primas. Aquí sería donde entraría en juego la soja en Argentina. Nuestro país seguiría apostando al modelo agroexportador y al neo-extractivismo como modelo de producción y abastecimiento. El ejemplo más paradigmático de un uso extractivo del territorio concretado gracias al auge y ampliación de la Hidrovía Paraná-Paraguay es el de la soja transgénica.

Es por esto que, el tema elegido en el presente trabajo de investigación es: **“La Hidrovía Paraná-Paraguay: el proceso de sojización como principal carga productiva en Argentina (2016-2019)”**. En consonancia, la pregunta de investigación correspondiente al siguiente trabajo de investigación es: **¿implica la Hidrovía Paraná-Paraguay un incremento del proceso de sojización en la Argentina durante el período 2016-2019?**

Este modelo, según la literatura que acompañará el siguiente trabajo, no generaría valor agregado en las cadenas productivas, por lo tanto, tampoco sería generadora de grandes puestos de trabajo.

Al mismo tiempo, la comercialización de soja implicaría la utilización de agrotóxicos y herbicidas que no sólo contaminan el suelo y la tierra, sino que, además, perjudican la calidad de vida de los habitantes de las zonas rurales donde es cultivada la soja.

Por otro lado, el presente trabajo de investigación es factible de realizar gracias a que es un tema abordado desde múltiples disciplinas que, universidades de la región, tanto de Paraguay, de Argentina y de Bolivia, vienen realizando investigaciones sobre el tema en cuestión. A su vez, se cuenta con materiales como las publicaciones en internet, revistas online, documentos y libros disponibles para el desarrollo del tema en cuestión. También se obtienen documentos oficiales, tales como el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres-Puerto de Nueva Palmira); y, el Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para Embarcaciones de la Hidrovía. A su vez, es factible la realización de la investigación ya que se cuenta con el apoyo institucional de la Universidad Abierta Interamericana, Sede Regional Rosario, que posibilita y brinda los elementos necesarios para la elaboración de estudios académicos.

Por último, es menester reconocer que el presente trabajo también es posible de realizar gracias al apoyo académico y la disponibilidad de tiempo por parte del tutor de esta tesina, Fabián Lavallen Ranea, Doctor en Ciencia Política por la Universidad del Salvador, Licenciado en Historia y en Relaciones Internacionales, ambas, por la Universidad del Salvador y, docente y director de carrera de la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Abierta Interamericana.

I.2 Objetivo General

Analizar la Hidrovía Paraná-Paraguay teniendo al proceso de sojización como principal carga productiva en Argentina (2016-2019).

I.2.A Objetivos Específicos

Para poder llegar a tener una aproximación hacia el objetivo general, es necesario plantear ciertos objetivos específicos que nos faciliten el desarrollo del presente trabajo de investigación. Los mismos son:

- Describir el proceso de sojización en la Argentina.
- Estudiar las consecuencias socio-ambientales en el proceso de Sojización de la Argentina.
- Explicar la relación entre el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay y el proceso de Sojización de la Argentina.

Por medio de estos objetivos específicos, se buscará una aproximación al objetivo general planteado teniendo como finalidad la obtención de conclusiones respecto del tema del presente trabajo de investigación.

I.3 Aspectos Teóricos

El siguiente trabajo fue realizado en el marco del proyecto de investigación interdisciplinar del Grupo de Estudios del Paraná y el Cono Sur, de las Facultades de Ciencias Empresariales y la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Abierta Interamericana (UAI - Sede Regional Rosario) sobre la *Hidrovía Paraná-Paraguay*.

Además del marco de autores que se referenciarán más adelante, tendremos en cuenta los aportes de Victoria De Michelle, graduada de la Licenciatura en

Relaciones Internacionales que elaboró su tesis *“Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA): ¿cooperación regional o articulación comercial? Una aproximación para el estudio de la Hidrovía Paraná-Paraguay”*, también en el marco de este proyecto y, de Mauro Botazzi, también graduado de la Licenciatura en Relaciones Internacionales, que aportó con su tesis *“El potencial aporte de Maristella Svampa al estudio de las Relaciones Internacionales latinoamericanas. Un Intento por construir una insubordinación fundante epistémica”* una profunda e interesante investigación de la reprimarización de la economía y del modelo neo-extractivista.

Por tanto, el marco teórico de la presente investigación posee un abanico de autores que van desde el Regionalismo Abierto hasta el Neo-extractivismo, pasando por la Geopolítica Crítica, que es la teoría que sirvió de base para analizar y entender la temática interconectando elementos geográficos, políticos, económicos, sociales y territoriales. Entre todos ellos, se ha seleccionado como principales autores a **Eduardo Gudynas, Heriberto Carou, Juan José Borrell y Sebastián Gómez-Lende** porque brindan un andamiaje de reflexiones que permiten un profundo y exhaustivo análisis del tema en cuestión.

Para comenzar el marco teórico de la presente investigación es necesario hacer una breve introducción sobre la Hidrovía Paraná-Paraguay. Dentro del marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), se enmarca el megaproyecto hidroeléctrico de la Hidrovía Paraná-Paraguay que, a su vez, traería consigo varios proyectos de negocios en auge. Entre ellos se encontraría el incremento del cultivo y exportación de soja en la región, lo que sería específicamente, el proceso de sojización de la Argentina. Teniendo en consideración que la soja sería la principal carga productiva en Argentina tiene una relevancia comercial muy importante

en lo que respecta al modelo agroexportador que viene imperando desde hace décadas en nuestro país.

De esta manera, De Michelle (2018) sostiene que:

La puesta en marcha de la Iniciativa tendrá consecuencias no sólo sobre el medio ambiente sino también sobre las poblaciones. Degradación eco sistémica, pérdida de biodiversidad, inundaciones, contaminación atmosférica, deforestación; sumado a los desplazamientos de comunidades, incremento de las desigualdades sociales, concentración de la riqueza, son algunos de los posibles daños que causarán los megaproyectos (p.56).

En este sentido, es clave pensar la Hidrovía Paraná-Paraguay desde una visión regional latinoamericana y, para esto, es necesario destacar la investigación que realiza Mauro Botazzi (2018) sobre el aporte de Maristella Svampa para contribuir al estudio latinoamericanista de las relaciones internacionales:

Es aquí donde se entiende y propone el potencial aporte que el pensamiento de Maristella Svampa puede contribuir al estudio de las RRII desde una mirada latinoamericanista, poniendo énfasis en las cuestiones y problemáticas que claramente son las más relevantes para nuestra región como son la perpetuación de la dependencia internacional, la consolidación del neo-extractivismo que reafirma la clásica e histórica posición subordinada de exportadores de materias primas, o el papel preponderante y hegemónico que tiene el gran capital internacional en el modelo de desarrollo vigente (p.123).

Por lo tanto, para llevar a cabo la presente investigación, se toma como principal carga teórica al modelo agroexportador de la Argentina desde la visión del neo-extractivismo. Se tomará este análisis desde una perspectiva crítica, fundamentada

desde la Geopolítica crítica, ya que dicha teoría permitirá interconectar los elementos geográficos, territoriales, sociales, ambientales, culturales, políticos y económicos de la Hidrovía Paraná-Paraguay, como se mencionó anteriormente. Para la explicación teórica del neo-extractivismo y de la geopolítica crítica, se hará uso del término “*acumulación por desposesión*” acuñado por Harvey¹.

En primer lugar, se explicará el “**Regionalismo Abierto**” ya que se debe tener en cuenta que las cargas teóricas mencionadas anteriormente serán entendidas siempre que se puedan enmarcar en el contexto de la época, es decir, teniendo en cuenta que el momento en que se presentó el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay dentro del marco de la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana. En este sentido, Eduardo Gudynas² (2005) realiza una interpretación sobre la década de los '90, a la vez que extrae la definición que la CEPAL³ brinda sobre el Regionalismo Abierto:

A partir de los años '90, emergió en América Latina un nuevo discurso acerca de la integración regional, el llamado “regionalismo abierto”, defendido tanto desde la CEPAL como desde el BID⁴. Este regionalismo abierto era definido por la CEPAL como un “proceso esencialmente comercial, en particular basado en las rebajas arancelarias y apertura de los mercados nacionales al exterior. La liberalización no sólo

¹ David Harvey es un geógrafo y teórico social marxista, británico. Autor de libros tales como: Los límites del capitalismo (2002); Breve historia del neoliberalismo (2005); El enigma del capital y la crisis del capitalismo (2010), entre otros.

² Eduardo Gudynas es Secretario Ejecutivo del Centro Latino Americano de Ecología Social. Su formación y estudios se dirigen hacia alternativas al desarrollo desde la ecología social y la ecología política con una mirada latinoamericanista.

³ La Comisión Económica para América Latina fue fundada el 25 de febrero de 1948 en Santiago de Chile. Se fundó para contribuir al desarrollo económico de América Latina, coordinar las acciones encaminadas a su promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo. Posteriormente, su labor se amplió a los países del Caribe y se incorporó el objetivo de promover el desarrollo social.

⁴ El Banco Interamericano de Desarrollo fue fundado el 8 de abril de 1959 en Washington DC teniendo como objetivo conceder préstamos a gobiernos para planes de desarrollo económico, social e institucional.

era dentro de una región sino al mundo, suponiéndose que operarían mecanismos de competitividad convencionales que permitirían una mejor inserción exportadora” (p.37).

Ya Victoria De Michelle (2018), en su trabajo de investigación realiza aportes sobre el modelo de desarrollo de la región, diciendo que:

La Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana es un instrumento para la aceleración del intercambio comercial ya que profundiza dicha matriz, no fomentando las exportaciones internas con valor agregado ni la cooperación entre los países sudamericanos para una mayor complementación comercial. La misma no conduce a una integración regional hacia el interior del continente sudamericano, sino que la lógica de la integración de la Iniciativa es exógena, es decir, hacia afuera (p.58).

Para un mejor entendimiento de lo que se intenta explicar, debería tenerse en consideración el contexto mundial de la década del '90. Para ello, sería menester hacer mención al período de Pos Guerra Fría, en donde la caída del muro de Berlín y el “hundimiento”⁵ del comunismo decantaron en un nuevo orden mundial bajo la hegemonía norteamericana.

En este contexto, podría decirse que, Argentina bajo el gobierno de Carlos S. Menem, adoptaría una postura de alineación con Estados Unidos, volviendo a establecer una mentalidad dependiente como la de principio del siglo XX hacia Gran Bretaña, pero en este caso con el país del Norte. Esta actitud implicaría una apertura de los mercados argentinos y una liberalización comercial, profundizada por las rebajas arancelarias junto con la desregulación y no intervención del Estado argentino en la

⁵ Halliday consideraba que “el comunismo se hundió no porque fracasara en ningún sentido absoluto - sus pueblos no estaban, en general, ni en rebelión ni muriéndose de hambre- sino por la percepción de que no competía, y de que no tenía ninguna perspectiva a largo plazo de competir con éxito, con Occidente.” (Halliday, 2006, p.15)

economía. Al respecto, Colacrai & Zubelzú (2004) argumentan que: “De esa manera, el gobierno nacional ha impulsado una serie de medidas para estimular una mayor inserción de la economía en la economía argentina en la economía mundial” (p.5).

En relación a lo mencionado, Tokatlian⁶, (1999) argumenta que: “en 1991, en los inicios de la pos-Guerra Fría, se produjo un viraje trascendental en la política exterior de Argentina” (p.23). Esto haría referencia a la actitud argentina sobre el nuevo contexto internacional que estaba apareciendo, virándose de forma directa hacia los ordenamientos de Estados Unidos. Ejemplo de lo mencionado, podría decirse que es el acato de Argentina hacia el Consenso de Washington. “Argentina quería expresar de manera rápida, directa y clara la intensidad de su vuelco hacia EEUU” (Tokatlian, 1999, p.24).

Lo que Botazzi (2018) reflexiona sobre el tema es que:

Es por esta coyuntura muy favorable al menos a corto plazo que los países latinoamericanos, sean de orientación neoliberal o de tipo desarrollistas, buscaron aprovechar sus ventajas comparativas en términos de ser grandes productores de materias primas y beneficiarse del alto precio de sus commodities motivado por la especulación financiera y la gran demanda internacional (p.93).

No obstante, también es propicio destacar las relaciones regionales argentinas durante la época en cuestión. En este sentido, Tomassini (en Colacrai & Zubelzú, 2004) destaca que:

En correspondencia lógica con esta visión comercialista, e impregnada de ella, la política exterior apuntó a promover el modelo de desarrollo elegido (en ese

⁶ Juan Gabriel Tokatlian es profesor de Relaciones Internacionales y Política Exterior Comparada en la Universidad de San Andrés y Flacso-Argentina, Buenos Aires.

sentido, pueden señalarse como prioridades las relaciones con el MERCOSUR y las relaciones con los Estados Unidos). Ello fue acompañado con una serie de medidas desarrolladas desde la Cancillería para aggiornar ciertas estructuras institucionales y hacerlas funcionales a esa orientación (p.3).

Podría observarse que Argentina, durante la década de los '90, se alineó en cuanto pudo hacia Estados Unidos, a la vez que direccionó su geopolítica en su política subregional, con el Mercosur como prioridad.

La segunda carga teórica utilizada para analizar el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay y el impacto de la sojización en la Argentina es la **Geopolítica crítica**. Es necesario, en primer lugar, definir el término desde el punto de vista de Carou⁷ (1993):

El término Geopolítica ha sido usado, de forma precisa, para referirse “convenientemente a las relaciones geográficas externa de los Estados y, más específicamente, a los aspectos geográficos de esas relaciones exteriores y los problemas de los Estados que afecten a todo el mundo” (EAST y MOODIE, 1956, 23)”. Entendemos que la definición antedicha expresa de una forma bastante precisa cuál es el objeto general de estudio de lo que en la actualidad conocemos como Geopolítica, que no puede ser otro que “la escena internacional desde un punto de vista espacial o geocéntrico” (PARKER, 1985, 2).” (p.198). Luego, el autor sostiene que:

La Geopolítica crítica se ocuparía de analizar los modos cambiantes de producción y reproducción del espacio planetario (la economía-mundo y el sistema de Estados); a tal fin, estudia prácticas humanas históricas concretas en las que están

⁷ Heriberto Carou es un politólogo español latinoamericanista. Investigador sobre geografía política y relaciones internacionales. Es Doctor en Ciencia Política y Sociología.

interconectados elementos económicos, políticos, simbólicos e institucionales, que no son reducibles unos a otros (Carou, 1993, p.209).

En relación a los modos de producción y reproducción de la región, el presente trabajo se hace eco de las argumentaciones e indagaciones que brinda Botazzi (2018) sobre el tema:

¿Tuvieron los países latinoamericanos verdadera libertad para decidir su modelo de desarrollo o ya nacieron con la única opción de ser dependientes de Europa? En el fondo, lo que demuestra esto es que el estudio de las RRII según parámetros del Norte busca mantener el statu quo, no modificarlo ni hacerlo más igualitario, sino perdurarlo (p.122).

A su vez, ha sido sumamente relevante para el abordaje teórico de la presente investigación el aporte que brinda el libro de Juan José Borrell (2019): “Geopolítica y alimentos: el desafío de la seguridad alimentaria frente a la competencia internacional por los recursos naturales”. En el prólogo del mismo, Marcelo Gullo destaca la originalidad de la obra, al tiempo que reconoce que:

Solo los Estados que poseen poder son capaces de dirigir su propio destino. Aquellos Estados, como la Argentina de nuestros días, sin poder militar, económico y cultural suficientes para resistir la imposición de la voluntad de otro Estado son *objeto* de la historia porque resultan incapaces de dirigir su propio destino (p.13).

El trabajo de investigación del autor parte del supuesto de que la configuración geopolítica mundial está integrada por un amplio conjunto de actores –estatales y corporativos principalmente- que están en pugna permanente en pos de mejorar su posición en el sistema mundial y su *quantum* de poder, por lo que los posicionamientos

son diferenciados y conforman un sociograma jerárquico de actores (Borrell, 2019, p.22).

Asimismo, en lo que respecta a la geopolítica, según Rose (1998): “se establece que, de las diversas escuelas instituidas, la que más sirve para comprender la geopolítica mundial desde la perspectiva del juego de las potencias es la veta denominada realista neoclásica” (p.33). Aplicado esto a la presente investigación, habría elementos que indicarían que en el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay se escondería un juego de poder entre las partes interesadas en el mismo y las partes que se oponen, ya sea por una cuestión de intereses económicos, ambientales, sociales y culturales.

Por ello, Carou, (1993) sostiene que: “desde sus principios la Geopolítica va a concentrar su atención en “el entendimiento del todo” (PARKER, 1985, 2); por lo tanto, la escala global es su nivel analítico fundamental” (p.98). En este contexto, sería de suma importancia analizar todos los eslabones que contienen la cadena de producción sojera de la Argentina dentro del marco de la Hidrovía Paraná-Paraguay con la finalidad de que el proyecto pueda ser aprovechado de forma exhaustiva y no implique un perjuicio en vez de un beneficio. Carou (1993) continúa diciendo que:

La concepción de la Geopolítica como una Ciencia Política responde al intento de algunos politólogos de diferenciar Geografía Política y Geopolítica asignando a cada una un énfasis diferente; la primera estudiaría los aspectos políticos de los fenómenos geográficos, mientras que la segunda daría una interpretación geográfica de los fenómenos políticos (KRISTOF, 1960). Semejante separación se intenta imponer, principalmente, en el contexto del enfoque autodenominado Ecología Política (McCOLL, 1966), que se desarrolló, básicamente, en Norteamérica en los años cincuenta y sesenta. Se proponía estudiar tanto lo geográfico que está detrás de la

política, como lo político que está detrás de la geografía; lo que propicia una aproximación bastante descriptiva y superficial a los problemas (p.201).

En relación a lo anteriormente mencionado, es fundamental dar una interpretación geográfica al proyecto de la Hidrovía. Es decir, se deben tener en cuenta que los agrocultivos actualmente utilizados para el desarrollo del suelo y la tierra, así como los herbicidas empleados para el cultivo de la soja y sus impactos en la geografía del suelo, en el ambiente y en la población, responderían a un proyecto político de ampliar el modelo agropecuario –y, si se quiere, agroeconómico- dentro del marco de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Una aproximación cultural humanística a la Geopolítica tiene un gran interés, ya que nos permite vincular la sociedad civil, y en última instancia al individuo, con el Estado, pero no de arriba abajo, es decir, como súbditos o ciudadanos de éste último, sino en sentido contrario, como constructores de esa entidad espacial (Carou, 1993, p.207).

La Geopolítica sería, entonces, un método para analizar la Sojización de la Argentina dentro del proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay, dado que en la actualidad se utilizaría a la Geopolítica como una forma de investigación científica que serviría para dar entender para *quién o quienes es la Hidrovía*. En este marco, es clave lo que señala Gómez-Lende⁸ (2015):

Entender el funcionamiento del territorio exige captar el movimiento. Esta premisa es especialmente válida para el período actual, donde la circulación se acelera y prevalece sobre la producción propiamente dicha, valorizando desigualmente las áreas de cada país e imprimiendo fluidez al desplazamiento de los factores esenciales de la

⁸ Sebastián Gómez Lende es investigador del CONICET. Licenciado en Geografía, ha escrito varios artículos, entre ellos: Circulación y división territorial del trabajo: La Hidrovía Paraná-Paraguay, el avance de la soja y el agravamiento de la crisis socio-ambiental en Argentina (1996-2014)

economía globalizada. Como en el pasado, las redes de transporte desempeñan una función clave: permitir la difusión de los usos modernos del territorio, jerarquizando a las áreas productivas preexistentes y participando de la creación de otras nuevas. En la actualidad, esto viabiliza formas de acumulación por desposesión que insertan a esas áreas en el mercado mundial a expensas del patrimonio ambiental y las condiciones de vida de las comunidades locales (p.2).

Sabido es que el territorio es construido y apropiado socialmente; una de las formas que asume esa construcción y apropiación implican el ejercicio del poder y del control de la movilidad, desarrollado a partir de puntos fuertes jerarquizados, los cuales permiten a los agentes hegemónicos regular y manejar los recursos (HAESBAERT, 2004). En ese sentido, las redes de transporte desempeñan dos funciones claves o estratégicas: la creación de áreas productivas y la puesta en valor del territorio y sus recursos, siempre en función de las exigencias de un modelo de desarrollo o acumulación; lo anterior implica cambios en la configuración territorial, readecuación de las infraestructuras preexistentes, aceleración de los tiempos de circulación y habilitación/integración de espacios y mercados (Gómez-Lende, 2015, p.10-11).

En relación a la apropiación de los territorios y la extracción de los recursos naturales, es importante destacar el estudio de Borrell (2019), quien sostiene:

Ciertos factores mundiales o tendencias geopolíticas pesadas inciden en la economía política de los países; en particular, este estudio considera el fenómeno de competencia por los recursos naturales. Lo que algunos especialistas han dado en denominar competencia por los recursos naturales refiere a un complejo conjunto de dinámicas a nivel mundial, particularmente acentuado desde principios de la década de 1990 hasta la actualidad, en las que una diversidad de actores estatales y corporativos pugnan por acceder, acaparar, apropiarse y controlar fuentes, yacimientos, circuitos de

extracción, comercialización, transformación y/o consumo de recursos naturales. En lo que respecta a los alimentos, los recursos naturales que son objeto de dicha competencia incluyen directamente cultivos particulares como trigo, maíz, arroz y soja entre otros, pero más aún recursos básicos necesarios para su producción, como tierra fértil, agua y biodiversidad, así como también recursos que parecieran no tener relación directa, como los hidrocarburos, pero que son vitales para el circuito agroindustrial (p.20).

La última teoría que se desarrollará para explicar la Hidrovía Paraná-Paraguay y el proceso de sojización en Argentina es el **Neo-Extractivismo**, así como su continuidad e implicancia en la Argentina como modelo agroexportador. De esta forma, Gudynas (en Gómez-Lende, 2015) define al extractivismo como: “un modelo diseñado para garantizar la continuidad de la inserción internacional subordinada de América del Sur” (p.5). Por su parte, Gómez-Lende (2019) lo define como:

Un modelo de acumulación basado en: a) la conversión de bienes comunes en mercancías; b) la explotación intensiva de grandes volúmenes de recursos naturales a un ritmo acelerado incompatible con los tiempos de reposición de la naturaleza; c) el escaso o nulo grado de procesamiento local, regional y/o nacional de dichos bienes; y d) la exportación de materias primas para abastecer la industria y/o el consumo de los países centrales, generando en el proceso rentas extraordinarias mayoritariamente captadas por agentes externos (p.84).

Contrariamente a lo establecido por la literatura, los resultados muestran que el modelo extractivo argentino no representa un “progresismo neodesarrollista” puro, sino más bien un patrón de acumulación extremadamente contradictorio, donde la mayor intervención estatal coexiste con la mayor presencia del capital privado extranjero y donde el predominio de los atributos clásicos neoliberales o de los modernos rasgos

neoextractivistas varía según las actividades económicas involucradas (Gómez-Lende, 2019, p.83).

En este sentido, Gómez Lende (2015) continúa diciendo que en nuestro país el extractivismo: “se expresa a través de vectores-clave de la división territorial del trabajo como el cultivo de soja transgénica, la minería metalífera, la silvicultura e industria forestal, la explotación de hidrocarburos y la pesca marítima, todos ellos implicados en la producción de graves problemáticas ambientales” (p.5).

En este sentido, según la literatura utilizada, Argentina se estaría volcando a una primarización y extracción de recursos para el intercambio de bienes con países extranjeros en materia de comercio exterior. Botazzi (2018) argumenta que: “el patrón de inserción internacional dependiente se profundiza por una perpetuación de la primarización económica de las economías latinoamericanas” (p.13).

Por su parte, Borrell (2019) agrega que:

Se emplea el conjunto de nociones sobre la lógica asimétrica del poder a nivel internacional para explicar dinámicas específicas como la difusión de la matriz agroproductiva de la Revolución Verde⁹, la transferencia (bio)tecnológica en la relación Norte-Sur bajo el rótulo de “asistencia técnica extranjera para el desarrollo”, la primarización de la economía, el extractivismo de recursos y la comercialización de *commodities* en sentido Sur-Norte, y también ciertos procesos de integración e inserción subordinada de los países periféricos al sistema internacional (p.45).

Por sus componentes, la matriz agroproductiva puede ser entendida como el dispositivo particular que a nivel sistémico contribuye por un lado a dinamizar la

⁹ La Revolución Verde implicaba integrar de manera subordinada al espacio rural de países en desarrollo al circuito económico agroalimentario con epicentro en Estados Unidos (Borrell, 2019, p.148).

competencia internacional por los recursos naturales, y por otro a reforzar el poder estructural agroalimentario (Borrell, 2019, p.28).

En este sentido, podría señalarse que dentro de Estados Unidos lo que se pretendía era cambiar la matriz agroproductiva bajo su coordinación y control, cambiando las estructuras socio-económicas de los espacios rurales de los países no industrializados.

Dentro de un esquema de competencia económica por los recursos naturales, podría hablarse de que varios países llevan adelante medidas para establecer zonas de influencias para la búsqueda de materias primas, el control de los medios de transporte (ya sea marítimo, terrestre o fluvial) donde entraría en juego la creación de la Hidrovía Paraná-Paraguay, y el control, a su vez, de los canales de exportación.

En este sentido, es menester tener en cuenta que la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay guardaría estrecha relación con el modelo agroexportador imperante en nuestro país, en donde las consecuencias se reflejarían en las áreas sociales y ambientales. En otras palabras:

Obstando otros factores que intervienen y coadyuvan a la hegemonía del modelo extractivista actualmente en curso en nuestro país, la Hidrovía Paraná-Paraguay opera en el marco de la división territorial del trabajo como un vector tanto de valorización de áreas productivas preexistentes cuanto de creación de otras nuevas. El precio a pagar es alto: el agravamiento de la crisis socio-ambiental que atraviesa gran parte del norte argentino (Gómez-Lende, 2015, p.12).

Este modelo de producción implicaría, por un lado, la explotación de los recursos naturales y del suelo, y, por el otro, un gran impacto ambiental que perjudica y agota la biodiversidad, para abastecer un mercado externo con productos no

manufacturados, que, en definitiva, las ganancias no terminarían resolviendo los problemas internos.

La economía argentina, que vendría apostando a este modelo extractivista hace ya largo tiempo, se caracteriza con una racionalidad financiera que monopoliza el capital favoreciendo a un concentrado sector.

En este sentido, acordando con De Michelle (2018):

La región es interdependiente en términos de Keohane y Nye ya que tiene un grado de dependencia con respecto a los niveles de intercambio comercial con el resto del mundo, no sólo por el aumento del comercio internacional sino también por la dependencia que generan los mismos respecto de la fijación de precios internacional (p.56).

En la misma línea se pronuncia Botazzi (2018):

Debido a la necesidad de revertir las altas tasas de desocupación y pobreza heredadas del neoliberalismo de los 90' y aprovechando el contexto de los altos precios internacionales, todos los gobiernos de la región (sean progresistas o neoliberales) aceptaron, motivaron y potenciaron la reprimarización productiva de sus economías mediante la especialización en actividades extractivas de gran demanda externa (p.14).

Asimismo, se tendrán en cuenta las consideraciones de la investigación que está llevando adelante el Dr. Fabián Lavallén (2020) sobre las implicancias de la Hidrovía Paraná-Paraguay en el Paraguay que, vale aclarar, son muy similares a las de Argentina:

Es en este punto donde podemos observar que las tendencias a priorizar un modelo económico agroexportador de monocultivos, que ya estaba presente en el espacio geográfico en cuestión, encuentra nuevos estímulos para ser profundizado, lo

que, en última instancia, acelera también la debilidad en materia de soberanía alimentaria para los países de la Cuenca del Plata (p.8).

Es claro que en cuanto al beneficio “derramado” por el incremento del comercio en la Hidrovía, los dividendos de dicho incremento no parecerían distribuirse equitativamente, ya que la exportación de materias primas en el Paraguay es cuasi-oligopólica. Para ilustrarlo podemos tomar nuevamente el ejemplo de la soja, la cual tiene una exportación que llevan adelante los complejos Cargill, ADM, Bunge y Dreyfus, de la misma manera en que podría ilustrarse con la carne, el azúcar, el sésamo y el algodón (Palau en Lavallén, 2020, p.8).

De acuerdo a lo que mencionaba anteriormente el Dr. Lavallén, el crecimiento económico que se produciría por el aumento del comercio a través de la Hidrovía no generaría una distribución equitativa de la riqueza. Como es de público conocimiento, crecimiento económico no es lo mismo que desarrollo. La Hidrovía acentuaría un modelo agro-exportador que generaría un crecimiento económico para un reducido sector nacional y extranjero.

Este crecimiento económico estará vinculado a la generalización de un modelo extractivo-exportador, en donde operará por parte de capital el redescubrimiento de América Latina, como continente rico en materias primas minerales y vegetales, aguas y biodiversidad (Svampa, 2008, p.17).

Por su parte, habría elementos que indicarían que la lógica del Estado nacional, de desregulación y, a favor del extractivismo y primarización de la economía en manos de corporaciones extranjeras, permitiría la concentración del capital en manos privadas para el control de los territorios, los suelos, los recursos naturales y las poblaciones de

las zonas comprometidas en el proyecto. Tal es así, que Gómez-Lende (2015) argumenta que:

La racionalidad del comercio internacional, la lógica rentística financiera y la explotación extranjerizada de la naturaleza diseñaron un esquema propicio para el avance extractivista; y el Estado nacional, al renunciar al control y explotación del patrimonio otrora público, permitió al capital concentrado controlar los principales nodos de las redes del territorio, entre ellas el transporte en general y el sistema portuario en particular (p.6).

En esta misma línea se pronuncia el Dr. Lavallén (2020) quien sostiene que:

Peor aún, en esta lucha desigual, el Estado que debería regular la política campesina, e intervenir en protección de los sectores desfavorecidos -que además poseen una cultura productiva mucho más diversificada y sana con el medio ambiente- no sólo *no asiste* a la dimensión campesina tradicional, sino que le facilita la infraestructura, las condiciones políticas, y las condiciones económicas (subsidios, créditos), a las multinacionales sojeras, que a la postre, incorporan semillas modificadas genéticamente, y el uso intensivo de agrotóxicos, con notables efectos perjudiciales en el medio ambiente, el agua, el uso del suelo, y obviamente, en la salud de la población (p.10).

Como resultado, esos fenómenos de privatización del espacio público en función de los intereses de los agentes hegemónicos ligados a los usos extractivos del territorio se constituyen en otro caso de acumulación por desposesión asociado a la HPP (Gómez-Lende, 2015, p.16).

Entendemos que en el marco del proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay, la Sojización de la Argentina constituiría una aspiración que favorecería al modelo neo-

extractivista, olvidando que el modelo agroexportador no incentivaría el desarrollo del país, sino que lo estancaría en un modelo de producción que no generaría mayor valor agregado y, por ende, no sería un modelo generador de empleo que, además, no tendría en cuenta el impacto social y ambiental que genera el extractivismo. En este sentido, De Michelle (2018) argumenta que:

La HPP es un vehículo para el mejoramiento de la navegabilidad y para la circulación, principalmente de soja, hacia los mercados extranjeros; con enormes consecuencias socio-ambientales, olvidando los objetivos relacionados con el desarrollo de las regiones y las poblaciones (p.58).

Por último, es necesario definir lo que se entiende por **“acumulación por desposesión”**, término acuñado por Harvey, el cual nos será útil para comprender y analizar críticamente el tema de la presente investigación.

Todas las redes geográficas -de transporte, energéticas, financieras, de comunicación e información- son permeables, bajo el imperio del llamado ‘orden global’, al influjo de lo que SANTOS (1996a, 1996b) denomina ‘verticalidades’, esto es, fuerzas cuyos principales atributos son la mundialización del capital, la producción globalizada, las actividades modernas, las normas internacionales y la estricta obediencia a la racionalidad del mercado y a los intereses de los actores dominantes. Las verticalidades fomentan la instalación de los usos modernos del territorio, que se revelan racionales sólo para los agentes beneficiados por ese modelo de organización espacial, y siendo irracionales para el resto de la sociedad. Esos usos del territorio encarnan mecanismos de ‘acumulación por desposesión’ (Harvey, 2004), formas de despojo que representan la continuidad y perfeccionamiento del acto histórico de acumulación primitiva u originaria (Marx, 1968) que instauró las relaciones capitalistas a escala mundial (Gómez-Lende, 2015, p.4).

En este sentido, se consideraría importante destacar la apreciación realizada por Harvey (2004) acerca del extractivismo:

La nueva ofensiva extractivista va a suponer una intensificación en la explotación de los bienes naturales, y una profundización del despojo sufrido. Esta acumulación por desposesión o por despojo, refiere a los mecanismos del capital de expansión geográfica y desplazamiento temporal, que resuelven la crisis de sobreacumulación a la que es proclive, siendo la punta de lanza de un “capitalismo de rapiña” dedicado a la apropiación y devaluación de activos (p.32).

Operando a través de formas tanto tradicionales -supresión de las formas de producción y consumo alternativas, monetarización y tributación, usura y endeudamiento a través del crédito, desplazamiento de granjas familiares a manos de grandes empresas agrícolas, persistencia de ciertas formas de esclavitud- cuanto recientes -mercantilización y privatización de la tierra, conversión de regímenes de propiedad común al régimen de propiedad privada, expulsión de campesinos e indígenas de sus dominios ancestrales, privatización de firmas estatales industriales y de servicios públicos, depredación de los recursos naturales, degradación ambiental, biopiratería, robo de recursos genéticos, derechos de propiedad intelectual- (HARVEY, 2004), la acumulación por desposesión impone, en los países periféricos, un modelo espacial donde impera el orden de prioridades que interesa a los actores hegemónicos, a expensas de la insatisfacción de las necesidades esenciales y el agravamiento de las condiciones de vida del resto de la sociedad (Gómez-Lende, 2015, p.4-5).

Podría observarse, entonces, que las potencias tendrían interés con el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay y, por lo tanto, con el proceso de sojización de la Argentina, porque serían quienes estarían a cargo de la explotación y extracción de los suelos y recursos naturales nacionales, implicando así que Argentina

vuelva al modelo extractivista y exportador de materias primas, en detrimento de la biodiversidad, el ambiente y las comunidades perjudicadas que serían quienes sufren las consecuencias del mal uso de las tierras, los suelos y la contaminación que implicaría el proceso antes mencionado.

Para Morgenthau¹⁰, la política internacional era una lucha perpetua por el poder no solo por la lógica competitiva de la política mundial, sino también como un fin en sí mismo por el carácter ilimitado de la sed de poder de las personas que hacen a la política de los Estados (Borrell, 2019, p.46).

Tomando como base el tema del presente trabajo de investigación, sería pertinente identificar quién determina el interés nacional de cada Estado en el marco de una lucha perpetua por el poder. De esta forma, Krasner (en Borrell, 2019) sostiene que:

Tomando en cuenta la estructura social doméstica y los mecanismos políticos a través de los cuales diversos grupos inciden en la política del gobierno, estos autores coinciden en que el Estado es un actor autónomo con capacidad de decisión, la cual no puede reducirse a la sumatoria de los deseos privados. Esta aproximación estatista en rivalidad con las visiones del liberalismo y el marxismo que ven al Estado como la “ama de llaves” de poderosos actores privados particulares, sostiene que es “útil concebir al Estado como un conjunto de roles e instituciones que tienen peculiares direcciones, coacciones y propósitos propios que están separados y que son distintos de los intereses de cualquier grupo societal particular. Estos objetivos están asociados tanto con objetivos materiales generales o con ambiciosas metas ideológicas relacionadas con creencias sobre cómo las sociedades deberían ser ordenadas” (p.49-50).

¹⁰ Hans Morgenthau fue un abogado y político estadounidense. Conocido por su gran aporte a la Teoría Realista de las Relaciones Internacionales. Autor de libros tales como: Política entre las Naciones; En defensa del Interés Nacional; El Concepto de lo Político, entre otros.

Con respecto al sistema internacional competitivo podría decirse que dicho sistema se divide entre los Estados que son considerados potencias y los Estados periféricos. En una lucha constante por el poder, las potencias ejercerían influencia sobre los Estados periféricos para su propio beneficio, siempre en busca del interés nacional. A su vez, es importante destacar que, tanto en los Estados considerados potencias como en los Estados periféricos, habría grupos privados que ejercerían influencia y presión, y detentarían poder apoyados por los distintos Estados.

En la ponderación de los factores de poder, Aron distinguía a los grupos económicos privados como una esfera independiente y sujetos de acción gracias a la autoridad política, complementariamente con otros actores privados, o bien unilateralmente en países no industrializados (Borrell, 2019, p.70).

El aporte fundamental del realismo contemporáneo, tanto desde la economía política como desde la veta neoclásica de las relaciones internacionales, es que estas incluyen la variable doméstica, dentro de la cual podemos ubicar a los grupos de interés que presionan, restringen o impulsan la acción estatal exterior como las corporaciones privadas agroalimentarias, según su interés económico y también en su contribución en la percepción de amenazas sistémicas: cuanto más crece económicamente otro “foráneo”, menos posibilidades de crecimiento restan para un “nosotros” (Borrell, 2019, p.78).

I.4 Aspectos Metodológicos

El presente trabajo de investigación tiene por objetivo analizar la Hidrovía Paraná-Paraguay teniendo al proceso de sojización como principal carga productiva en Argentina durante el período 2016-2019. Es un análisis de tipo descriptivo e interpretativo, ya que se emplearán métodos de recolección de datos con la finalidad de

describir, estudiar, comprender y analizar críticamente el proceso de sojización de la Argentina dentro del marco del proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Es por esto que las consideraciones metodológicas estarán determinadas por un estudio interpretativo para el análisis del proceso de sojización de la Argentina.

Para dar cuenta de todo esto, se utilizará información secundaria tal como los textos que aparecen en los medios de comunicación de masas, ya sea libros, documentos de internet, artículos de revistas.

Asimismo, el presente trabajo de investigación también se realizó con los aportes de los licenciados Victoria de Michelle y Mauro Botazzi, ambos graduados de la carrera de Relaciones Internacionales de la Universidad Abierta Interamericana, Sede Regional Rosario, con excelentes calificaciones, que con anterioridad indagaron otros aspectos de la Hidrovía y sus consecuencias.

II. ELEMENTOS DE CONTEXTO

II.1 La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

Para encuadrar el presente trabajo de investigación, sería menester tomar en consideración cuándo nace el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay que, traerá consigo el negocio del cultivo y exportación de soja, es decir, lo que en este trabajo se llama la sojización de la Argentina.

La Hidrovía Paraná-Paraguay surgiría dentro del marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, el cual es un foro de diálogo entre los doce países suramericanos que se fundó en el año 2000 en Brasil. Teniendo en cuenta que la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) es el foro que da lugar a la Hidrovía Paraná-Paraguay, se consideraría necesario contextualizar la época en que surgió y se desarrolló este foro y, por tanto, la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Por todo esto, se estimaría oportuno hacer un breve recorrido por la década de los '90. Esta década puede considerarse como un proceso de hegemonía unilateral norteamericana como decía Henry Kissinger¹¹.

Quien hace referencia a la década de los '90 es Tulchin¹², (1999) que argumenta que: “con el extenderse del sistema de gobierno democrático y de la economía de libre mercado, el inicio de los 1990's dio testimonio de una convergencia de ideología política y económica sin precedentes a lo largo de América. El espíritu del Pan

¹¹ Henry Kissinger fue Secretario de Estados de Estados Unidos, perteneciente al Partido Republicano. Obtuvo un PhD en Ciencia Política por la Universidad de Harvard. Autor de libros tales como: Orden Mundial; Diplomacia; entre otros.

¹² Joseph Tulchin es Doctor en Historia por la Universidad de Harvard. Se especializó en política exterior de Estados Unidos y en la América Latina contemporánea. Entre sus libros se encuentran: Latin America in International Politics: Challenging US Hegemony; La Argentina y los Estados Unidos: historia de una desconfianza; entre otros.

Americanismo fue revivido” (p.6). De esta manera, Tulchin (1999) continúa explicando que:

Tarde en los 1990's, sin embargo, el modelo de economías abiertas que generó tal excitación por una década demostró tener sus riesgos. América Latina ha unido a los países en vías de desarrollo alrededor del mundo en la reconsideración de los costos de la desregulación del comercio internacional y del flujo de inversiones, en la crítica a la efectividad del marco internacional que da sustento al libre mercado internacional, y en el cuestionamiento de las virtudes de mercados domésticos desregulados (p.8).

Para la Argentina, la década de los '90 implicaría un giro rotundo de su relación con Estados Unidos, optando por una alineación con el país del Norte. En términos de Escudé¹³ se trataría del “Realismo Periférico”. El autor sostiene que la política exterior durante el gobierno de Menem (1989-1999): “Sostendría una visión pragmática y prooccidental” (...) “Las prioridades serían establecer relaciones cooperativas con los Estados Unidos” (Escudé & Cisneros, 2003, p.37).

Con lo mencionado anteriormente, se pretendería explicar la postura argentina durante la década de los '90, la cual podría interpretarse desde una visión de apertura comercial y acato a los lineamientos norteamericanos. Esto implicaría, a su vez, una posición abierta hacia las posibilidades de negocios con compañías internacionales fomentando la desregulación y liberalización total de la economía.

Con el fin de la Guerra Fría que dio por ganador a Occidente, la alineación de América Latina al Consenso de Washington y la instauración del neoliberalismo, se

¹³ Carlos Escudé es un politólogo intelectual argentino, que se formó en la Universidad de Yale. Fue asesor especial del Ministro de Relaciones Exteriores Guido Di Tella. Entre sus obras más destacadas se encuentran: Realismo Periférico: fundamentos para la nueva política exterior argentina; El Realismo de los Estados débiles: la política exterior del primer gobierno de Menem frente a la teoría de las relaciones internacionales; entre otros.

decantó en un derrumbe de la planificación y la apertura extrema de los mercados del Cono Sur, lo que significó un estancamiento en el proceso desarrollista de la región. Tal es así que Zibecchi Monday (2010) destaca: “desde el punto de vista de superar las barreras normativas de los estados, la IIRSA profundiza la estrategia neoliberal de desregulación y debilitamiento de los estados nacionales.” (...) “De esa manera cada región y cada país pierden sus rasgos diferenciadores y los estados pierden autonomía frente a las multinacionales y los estados del primer mundo” (p.4).

IIRSA es una estrategia de alcance continental que prioriza y moviliza financiación para proyectos que contribuyan a promover el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones bajo una visión regional, procurando la integración física de los doce países sudamericanos y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable. Organizada, coordinada y en gran medida financiada por el Banco Interamericano para el Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y otros prestamistas multilaterales internacionales y regionales, IIRSA tiene una cartera de 335 proyectos que involucran inversiones que superan los US \$37,000 millones. Entre los proyectos emblemáticos se incluyen la extensa Hidrovía Paraguay-Paraná, el megaproyecto hidroeléctrico y de transporte de Río Madeira en el Brasil, y la Carretera Interoceánica del Sur entre Perú y Brasil (Tristan Nuñez, 2007, p.34)¹⁴.

En este sentido, podríamos considerar a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana como un régimen internacional como lo

¹⁴ Creada en 2000 por los gobiernos de los doce países de América del Sur con el objetivo de integrar su infraestructura. En la Tercera Reunión de la Unión de las Naciones Sudamericanas UNASUR (2010) finalmente fue establecido el Consejo de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), que incluyó la IIRSA como su fórum técnico. (Mello Sant’anna & Villar, 2015, p.62)

entendía Robert Keohane¹⁵ (1984), teniendo en cuenta que el autor toma la definición que Krasner realiza sobre el régimen: “es un conjunto de principios explícitos o implícitos, normas, reglas y procedimientos decisionales en torno a los cuales convergen las expectativas de los actores en una determinada área de las relaciones internacionales” (Krasner en Keohane, 1984, p.81).

Según el autor la definición anteriormente mencionada es un útil punto de partida ya que comienza con la concepción general de los regímenes como instituciones sociales, y los explica más allá. En este sentido, Keohane (1984) considera que los regímenes se basan en gran parte en el interés propio. Por lo tanto, según el autor: “los principios de los regímenes definen, en general, los propósitos que se espera que sus miembros persigan” (p.81).

Con lo mencionado, podría interpretarse que, la IIRSA es un tipo de régimen tienen determinados propósitos que se pretendería que se cumplan, uno de ellos sería la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

En este sentido, habría elementos que indicarían que en el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay, muchas cuestiones están siendo dejadas de lado, como el impacto de los riesgos ambientales que afectan a la población en general. En este sentido, Tristan y Nuñez (2007) afirman que: “IIRSA porta importantes riesgos ambientales y sociales al mismo tiempo que no provee la capacidad institucional tan urgentemente requerida para su manejo; sus beneficios económicos para el desarrollo regional son inciertos y su planificación descoordinada” (p.35). No obstante, los autores consideran que: “es más probable que el desarrollo económico regional sea exitoso si

¹⁵ Robert Owen Keohane es politólogo, teórico y profesor de Estados Unidos. Es uno de los académicos más importantes de las Relaciones Internacionales del siglo XX. Es autor de libros tales como: Después de la Hegemonía; Poder e Independencia, entre otros.

los proyectos son priorizados y diseñados para integrar y apoyar planes regionales de desarrollo” (p.37).

En relación a esto, Mello Sant’anna & Villar (2015) argumentan que:

El análisis de los proyectos de la IIRSA demuestra que su modelo de desarrollo privilegia los proyectos de infraestructura física y energética en lugar de proyectos que tengan en cuenta las preocupaciones socio-ambientales, la diversidad social, la equidad en el uso del agua y la protección ambiental. Esto es particularmente preocupante, puesto que, a pesar de concentrar grandes cuencas, América del Sur aún es considerada una región de vulnerabilidad hídrica debido a la falta de servicios básicos de agua potable y alcantarillado, contaminación de los recursos hídricos, acceso desigual a los recursos y mal uso de los acuíferos (p.70).

Chimur (2004) consideraría que la IIRSA: “no se trata de “integración regional”, de integrar los pueblos ni de integrar con respeto el medio ambiente (que es considerado una externalidad negativa a ser incluida –eventualmente- en los “costos” para que no levanten movilizaciones de rechazo social), IIRSA es un megaproyecto multiempresarial para multinacionales y los organismos internacionales de crédito” (p.5).

Desde la visión del autor, se podría ir apreciando cuáles serían los actores involucrados en los proyectos que conlleve IIRSA, a la vez que los motivos e intereses que los impulsarían.

En relación con lo anterior, Navarro Rocha (2015) argumenta que IIRSA implicaría:

El desarrollo de una infraestructura que busca conectar los grandes centros de producción y consumo, abaratar y acelerar el traslado de la producción de mercancías, y

que a su vez pretende reforzar el control y la vigilancia. Es decir, transforma el territorio, lo adecua a la nueva geografía económica que comienza a emerger. IIRSA está pensada a partir de la demanda, tiene un diseño centrifugo, extractivo, de expulsión de riquezas hacia los centros de demanda (p.5-6).

IIRSA puede ser entendida como una respuesta a la falta de inversión en infraestructura durante los años 1980 y 1990, lo que es percibido por las Instituciones Financieras Internacionales (IFIs) y muchos economistas del desarrollo como un obstáculo mayor para el crecimiento y la competitividad. La inversión en infraestructura de apoyo a la integración regional es clave para el modelo del “Nuevo Regionalismo”, tal como fuera descrito por el ex presidente del BID, Enrique Iglesias (Tristan Nuñez, 2007, p.40).

Para esto, se consideraría fundamental que el proyecto sea analizado desde una visión integral e inclusiva, que permitiera servir de paso para la integración equitativa de la región con un importante compromiso por el medioambiente y el desarrollo sostenible.

Dentro del contexto regional, se estaría promoviendo una integración comercial vinculando las actividades económicas de los países miembros para actuar como bloque frente al escenario internacional. Más precisamente, Tristan Nuñez (2007) dirían que: “IIRSA se concentra explícitamente en vincular entre sí a ejes de actividad económica del continente para promover el comercio entre ellos y los mercados internacionales” (p.39).

Dentro de esta lógica extractivista-exportadora y, teniendo en cuenta la gran presencia de China en la región, Navarro Rocha (2015) cuestiona que: “las nuevas relaciones Sur-Sur, se fundamentan en profundas asimetrías. La nueva relación con la

potencia asiática devino en una reprimarización de las economías latinoamericanas, donde la exportación de tecnología y productos de alto valor agregado es la gran ausencia” (p.13).

Teniendo en cuenta esta lógica, se podría entender que la sojización en Argentina, que se presentaría como uno de los negocios de la Hidrovía Paraná-Paraguay, implicaría graves consecuencias ambientales ya que supondría deforestación, la erosión del suelo y la contaminación por la utilización de agrotóxicos. A su vez, la Hidrovía, que tendría como principal carga productiva la soja, estaría promoviendo un modelo agroexportador en el que Argentina tomaría el papel de abastecimiento de materias primas que, sin un proyecto racional e inclusivo no generaría valor agregado.

La racionalidad de la IIRSA implica adaptar los territorios a las exigencias del mercado mundial, conectando a los grandes centros de producción y consumo, disminuyendo el costo de los fletes, acelerando la circulación y fomentando el transporte multimodal. Su diseño centrífugo y extractivo alienta la expulsión de riquezas y recursos estratégicos hacia los mercados de Europa, Asia y el Pacífico, convirtiendo a los puertos en piezas clave de la organización regional (Gómez-Lende, 2015, p.11).

Lo que impera ahora no son los intereses del imperialismo británico, sino las estrategias geopolíticas de la IIRSA y las empresas transnacionales; el modelo agroexportador de antaño ha sido sustituido por el auge del extractivismo; la importancia estratégica otrora detentada por el transporte ferroviario ha sido asumida por el tránsito fluvial; y las remesas de carnes y cereales han cedido su lugar a las exportaciones de soja transgénica. No obstante, las similitudes son notables, y la racionalidad que anima el proceso continúa siendo la misma (Gómez-Lende, 2015, p.23).

En definitiva, para concluir este apartado, cabe destacar la opinión de Zibecchi Monday (2010) respecto a la IIRSA:

El énfasis en las obras de infraestructura aparece vinculado a la necesidad de los mercados mundiales de conseguir un flujo sostenido y en aumento constante de las exportaciones de materias primas y recursos naturales. Y hacerlo de modo “competitivo”, o sea reduciendo los costos. Es evidente que este tipo de desarrollo generará más pobreza y mayores desigualdades, aumentará la concentración de la riqueza a escala local y global y tendrá profundos impactos ambientales. Entre otras consecuencias negativas, la deuda externa de los países de la región seguirá creciendo y la sobreexplotación de los recursos puede llevar a que, en algunas décadas, los países que cuentan con petróleo o gas como su principal riqueza, acaben por agotarla sin haber obtenido ninguna ventaja (p.6).

II.2 Antecedentes de la Hidrovía Paraná-Paraguay

De acuerdo a Gómez-Lende (2015):

Su primer antecedente fue el Tratado de la Cuenca del Plata, firmado en Brasilia en 1969 por los gobiernos de Bolivia, Paraguay, Brasil, Uruguay y Argentina, donde se estipuló la asistencia mutua en materia de navegación, la utilización racional del recurso hídrico, y el desarrollo e integración de la Cuenca del Plata y su área de influencia. En 1987, la Declaración de Las Leñas (Santa Cruz de la Sierra) propició la realización del Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovía Paraná-Paraguay, y condujo a la creación, en 1989, del Comité Intergubernamental (CIH) de la HPP (p.6).

El objetivo de dicho Tratado sería, según Mello Sant’anna & Villar (2015) el de: “afianzar la institucionalización del sistema de dicha Cuenca y mancomunar esfuerzos

para promover el desarrollo armónico y la integración física de la misma y sus áreas de influencia directa y ponderable (Tratado de la Cuenca del Plata 1969)” (p.59).

Para la década del '30, Joaquín Aguirre soñaba en convertir los sistemas de ríos Paraná-Paraguay en el Misisipi-Missouri sudamericano.

En 1996, indica Kneen, Cargill formó una alianza empresarial de riesgo compartido con Aguirre Portuaria S.A. para el almacenamiento de granos, oleaginosas y derivados, y el manejo de un elevador en la Zona Franca Puerto Aguirre, en Quijarro (Bolivia). La soja boliviana sería transferida de los trenes y camiones a las barcasas, para transportarla hasta Argentina por la hidrovía. También en 1996, con «la hidrovía Paraguay-Paraná en mente»,¹⁶ Cargill expandió su planta en San Martín (Rosario, Argentina), para convertirla en una de sus principales procesadoras de soja en el mundo. Ese mismo año, la operadora de barcasas ACBL se instalaba en Pueblo Esther, una localidad ubicada al sur de Rosario, y se iniciaron trabajos de dragado en el Canal Tamengo (Bolivia), una de las zonas más vulnerables del proyecto, a pesar de que el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) se había comprometido a no iniciar las obras hasta que no estuviesen concluidos los primeros estudios oficiales. Cinco años después, señala Kneen, trascendió que Cargill había comprado el 51% del puerto de granos de Puerto Aguirre en el canal Tamengo, en Bolivia, cerca de Corumbá (Brasil) (Budasoff, 2005, p.30).

La HPP comenzó a funcionar formalmente en 1996, afianzándose luego gracias al Acuerdo de Cooperación Técnica entre la Corporación Andina de Fomento (CAF), el PNUD y el CIH para financiar los estudios tendentes a mejorar las condiciones de circulación. Los países miembros resolvieron entonces acordar un proyecto único de dragado y balizamiento entre Puerto Quijarro (Bolivia), Corumbá (Brasil) y Santa Fe

(Argentina), orientado a garantizar la plena navegabilidad de la HPP durante los 365 días del año, las 24 horas del día (Gómez-Lende, 2015, p.7).

En lo que hace referencia a las concesiones de dragado, Budasoff (2005) informa que:

En 1995, Argentina otorgó la concesión del dragado del río Paraná entre Santa Fe y el Océano Atlántico a la empresa de capitales belgas y argentinos Hidrovía S.A. Cuando se realizó el contrato, el gobierno de Carlos Menem se comprometió a subsidiar a la empresa con 40 millones de dólares por año, durante diez años primero, y por ocho más cuando extendió la concesión hasta el 2013 (p.32).

Manero y Pastor Antolín (2003) consideran que “la mejora de las condiciones de navegación en la vía Santa Fe-Océano Atlántico se inscriben en los procesos de privatización auspiciados por el gobierno de Carlos Menem desde 1989” (p.305).

Por otro lado, el Budasoff (2005) hace mención a que:

En 1996, el mismo año que Cargill invertía para exportar desde Bolivia y ampliaba su capacidad para procesar en Argentina, la empresa de transporte fluvial American Commercial Lines (ACL) desembarcaba en Pueblo Esther, unos 24 kilómetros río abajo de Rosario, en Santa Fe, con el nombre de ACBL Hidrovías S.A para su subsidiaria. Los gobiernos provincial y municipal cedieron entonces un islote y permitieron la transformación de la zona residencial de Pueblo Esther para la radicación de ACBL Hidrovías S.A., que fue eximida de impuestos y construyó allí un puerto flotante, realizó obras en la barranca, edificó una playa de estacionamiento para barcas e impidió eventualmente el paso de la gente al río Paraná por accesos públicos. En 2000, ACBL incorporó como socio al grupo chileno-argentino Ultrapetrol, cambió su nombre por UABL Bahamas Ltd., y en abril de 2004 —por un poco más de 24

millones de dólares—, la norteamericana vendió el 50% de sus acciones a Ultrapetrol,³⁸ que pasó a ser propietario de la principal operadora del servicio fluvial en la hidro vía Paraguay-Paraná, con una flota de 437 barcasas, 19 remolcadores y un trasbordador de granel barcaza-buque (p.32).

II.3 Hidrovía Paraná-Paraguay

Para aproximarnos al tema estudiado en el presente trabajo de investigación, es necesario en primer lugar, definir sobre qué trata el proyecto de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Para ello, citamos a Menna¹⁶ quien escribe y nos informa acerca del transporte fluvial por medio de la Hidrovía:

La Hidrovía Paraguay Paraná nace como un Programa en el marco del Sistema de la Cuenca del Plata, a fin de individualizar las acciones necesarias para mejorar la navegación en los tramos sucesivos de los ríos Paraguay y Paraná. Esta iniciativa, de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, pretende la integración física de una importante zona productora con el objeto de generar nuevos rubros exportables para el comercio intra y extra regional. En tanto Programa de integración física, es sin duda uno de los instrumentos más importantes del Mercosur, el cual procura desarrollar una mejor complementación con otros medios de transporte, en especial el de ultramar, en base a la gestión más eficiente del transporte fluvial (p.28).

En lo que respecta a los espacios comprendidos, el autor especifica que:

La Hidrovía Paraguay Paraná es el sistema fluvial formado por los ríos Paraguay y Paraná desde el Puerto de Cáceres (Km. 3442), en la República Federativa del Brasil,

¹⁶ Juan Carlos Muñoz Menna es vicepresidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay, Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná, Comisión Nacional de la Hidrovía (Asunción, Paraguay), Asociación Ecofluvial (Asunción, Paraguay), Comité Intergubernamental Coordinador – Tratado de la Cuenca del Plata.

al Puerto de Nueva Palmira (Km. 140), en la República Oriental del Uruguay, incluyendo los brazos de desembocadura del río Paraná y el Canal Tamengo, afluente del río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil. El recorrido total es de 3400 Km. aproximadamente, y atraviesa los territorios de los países del Mercosur y la República de Bolivia (Menna, p.29).

Para la Argentina, la Hidrovía Paraná-Paraguay implicaría un proceso de reajuste del capital dentro de un proceso de privatizaciones de puertos y espacios públicos que pasaron a manos privadas para su regulación y ejecución.

La implementación de la denominada ‘Hidrovía Paraná-Paraguay’ (HPP de aquí en adelante) ha operado como un factor clave respecto de la consolidación del proceso de privatización y reestructuración del sistema portuario argentino. La HPP encarna a un ambicioso y largamente añorado proyecto de integración sudamericana de la explotación para transporte comercial de los ríos Paraná y Paraguay (Gómez-Lende, 2015, p.6).

Ahora bien, el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná (PHPP), es un megaproyecto que se inicia por la necesidad de mejorar el sistema de transporte de la región, a partir del notable incremento del comercio que se había suscitado en las últimas décadas. El programa está pensado para desarrollarse en un área de gran valor estratégico, con una gran biodiversidad, con matices morfológicos, recursos tanto hídricos como en la calidad de sus suelos, pero por sobre todo un área con una gran potencialidad económica (De Michelle, 2018, p.19-20).

El diseño y ejecución de la Hidrovía Paraná-Paraguay permite identificar tres grandes grupos de proyectos correspondientes a otros tantos tramos del sistema fluvial considerado. Se trata, en concreto, de los segmentos Santa Fe-Océano Atlántico, Santa

Fe-Corumbá y Corumbá-Puerto Cáceres. Estos dos últimos se encuadran en la gestión conjunta de la cuenca hidrográfica y en las iniciativas desplegadas por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía. El primero, en cambio, se encuentra bajo la competencia exclusiva de Argentina, si bien resulta un elemento imprescindible para garantizar las condiciones de navegabilidad del sistema fluvial y responde a compromisos internacionales del Estado argentino (Manero y Pastor Antolín, 2003, p.305).

Lo que se intentaría con la Hidrovía Paraná-Paraguay no sería otra cosa más que mejorar y crear los medios necesarios para optimizar los costos de producción de los principales bienes que se producen en el continente. De acuerdo con De Michelle (2020): “La oferta y la demanda son los factores que determinan la ubicación de los ejes. Es así, que se crea una red que conecta los principales mercados de consumo con las principales zonas dónde se encuentran los recursos” (p.30).

Las grandes empresas del sector tendrían un gran afán por integrar verticalmente sus cadenas de acumulación, adueñándose de tierras públicas para la fundación de puertos privados y la construcción de nuevas plantas de trituración de soja: por un lado, esas firmas controlan numerosas terminales privadas en los puertos de San Martín, Villa Gobernador Gálvez, Alvear, General Lagos y Santa Fe; por el otro, procuran apoderarse de un número cada vez mayor de puertos a lo largo del trazado de la HPP, o bien apropiarse de espacios públicos urbano-residenciales o recreativos para la construcción de terminales y la ampliación de plantas industriales (Gómez-Lende, 2015, p.8).

Este imperativo de la búsqueda de fluidez en el desarrollo de la HPP quedó evidenciado y plasmado en la privatización, por parte del Estado argentino, del último tramo de esa red. El Estado nacional licitó y concesionó el dragado y balizamiento del segmento Santa Fe-Buenos Aires, el cual en 1996 fue adjudicado en condiciones

monopólicas por un lapso de 10 años al consorcio Hidrovías S.A., formado por las empresas argentinas EMEPA, Albano y Kocourek (50%) y la firma belga Jan De Nul (50%) (Gómez-Lende, 2015, p.9).

Como es obvio, el régimen de explotación habilitado a favor de HIDROVÍA S.A muestra un claro carácter monopolista, acentuado por la debilidad del órgano de control de la concesión, que, con una composición en la que están ausentes los representantes de los agentes y empresas usuarias de la navegación en esta vía troncal, se perfila como uno de los aspectos más endebles y disfuncionales de este proceso de privatización (Manero y Pastor Antolín, 2003, p.306).

En el marco de la Coalición Ríos Vivos, Elieser Budasoff (2005) elaboró un documento editado por Taller Ecologista, sobre el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay, argumentando que:

Desde 2000, y con el propósito de alentar obras vitales para el desarrollo del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), la CAF impulsa junto al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata) el faraónico plan de Infraestructura para la Integración Regional Sur Americana (IIRSA). El proyecto de la hidrovía Paraguay-Paraná, uno de los ejes de «integración» propuestos en el IIRSA, es una megaobra ideada para aumentar la capacidad de tráfico de productos —principalmente agrícolas (soja), minerales (hierro y manganeso) y combustibles—, haciendo viable el transporte de grandes cargas a través de los ríos Paraguay y Paraná: un plan para garantizar la navegación continua de convoyes de barcas del largo de hasta tres estadios de fútbol, día y noche, los 365 días del año, en un trayecto que se extiende por 3.400 kilómetros de río entre Puerto Cáceres (Brasil) y el Puerto de Nueva Palmira (Uruguay). Un plan de obras con una influencia directa para más de 20 millones de personas, en una región de magnífica riqueza

hídrica, que contiene algunas de las tierras más fértiles del planeta, ecosistemas únicos, reservas de biodiversidad y recursos naturales de valor incalculable, que despiertan el interés de los inversionistas privados (p.28).

También Gómez-Lende (2015) hace referencia a esto, diciendo:

Orientado a habilitar, a largo plazo, una navegación continua de convoyes de barcas de 300 metros de longitud, 46 metros de ancho y aproximadamente unos 10 pies de calado (3,05 metros), el trazado de la HPP se divide en cinco tramos que han sido claramente delimitados en función de las diferentes profundidades de dragado del río y, en relación a este dato, en virtud de su desigual aptitud -es decir, su fluidez virtual- para la circulación. Se trata de los segmentos Cáceres/Corumbá-Puerto Aguirre, Corumbá/Puerto Aguirre-Río Apa, Río Apa-Asunción, Asunción-Santa Fe y, finalmente, Santa Fe-Buenos Aires (p.9).

El proyecto resultaría, entonces, atractivo para los intereses particulares de los grupos monopólicos de granos y para los inversionistas del transporte fluvial, que se ven beneficiados con la apertura del mercado hacia el Primer Mundo. De esta forma, Gómez-Lende (2015) sostiene:

Con el apoyo de los bloques locales de poder ligados a los agronegocios, las agencias bursátiles de la región, las cámaras portuarias y las empresas que apuestan a las concesiones de las obras, la ecuación comercial de la hidrovía cierra para todos, menos para la mayoría de los habitantes de Sudamérica. Los países comprometen dineros públicos para una megaobra de infraestructura que beneficia a inversionistas, principalmente del Primer Mundo, que especulan con las posibilidades de aumentar la sobreexplotación de los recursos de la región (p.28).

Sobre la carga productiva que generaría el transporte fluvial por medio de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, Menna dirá que:

La superficie total del área de influencia directa de la Hidrovía es de aproximadamente 1,75 millones de km², con una población de alrededor de los 17 millones de habitantes. Este inmenso territorio comprende un área con grandes potencialidades para el desarrollo integral de la región, en donde se produce principalmente soja y sus derivados, algodón, girasol, trigo, lino, mineral de hierro, manganeso y otros productos industriales y agroindustriales (p.29).

Con la Hidrovía se podría entonces apreciar una fuente de inversión directa hacia la producción de soja lo que implicaría seguir apostando al modelo neo-extractivista frente a la posibilidad de invertir hacia procesos de industrialización que generen mayor valor agregado en las cadenas globales de valor.

En líneas generales, el objetivo del Programa puede sintetizarse como el de optimizar un corredor de transporte fluvial natural, en donde el abaratamiento de los costos y la seguridad en la navegación constituyen un factor decisivo para la integración de los países de la Hidrovía, a partir del desarrollo equilibrado y sustentable de las economías regionales (Menna, p.29).

La justificación para la construcción de la Hidrovía se basaría en que ésta tendría entonces por finalidad la optimización de recursos (ambientales, económicos y energéticos) por medio del transporte fluvial, para la integración de la región suramericana y el desarrollo competitivo de sus pueblos. Esto es ya que:

En primer lugar, se corresponde con la protección ambiental (evita significativamente la emanación de gases tóxicos producidos en un 60 % por el parque automotor, en tanto cada una de las barcazas de la Hidrovía que transporta 1.500

toneladas equivale aproximadamente a 60 camiones); segundo, es el más barato entre otros medios alternativos (el costo aproximado del flete desciende de U\$S 0,035 por tonelada/ km si el transporte es vial, a U\$S 0,025 si es ferroviario, y a U\$S 0,010 si es transportado por la Hidrovía); y, por último, permite un importante ahorro energético (un HP mueve 150 Kg. en camión, 500 Kg. en ferrocarril, y 4.000 Kg. en una embarcación) (Menna, p.29).

No obstante, en contradicción con lo anteriormente mencionado, Eliezer Budasoff (2005) hace referencia a la tan importante, pero dejada de lado, cuestión ambiental y social que el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay tiene por objeto arrasar. Tal es así que:

Para adecuar el sistema fluvial Paraguay-Paraná a los colosales objetivos comerciales de los inversionistas, es necesario someter a los ríos al riesgo de un desastre ambiental; es necesario intervenir en los ecosistemas con grandes obras de ingeniería; es necesario permitir la saturación de las aguas con pesticidas y metales pesados, es necesario aumentar la deforestación, presionar la producción agrícola hasta agotar las tierras, y desplazar pequeñas y medianas cadenas productivas y comunidades dependientes de la vida de los ríos. Esto es a lo que, explícitamente, los promotores de la hidrovía le llaman progreso (p.28).

Cabe mencionar lo que Budasoff (2005) destaca con relación a la población y los territorios involucrados en la Hidrovía Paraná-Paraguay:

La subordinación de los territorios a las necesidades de los inversores, sin embargo, no sólo abarca consecuencias más allá del presente, sino que ha comenzado a modificar las condiciones de vida de las poblaciones en lo inmediato: la determinación casi absoluta de la producción primaria, la exigencia de ajustes normativos y la

transformación de los espacios públicos, el desplazamiento de todo lo que se opone al trazado de las inversiones ligadas a la hidrovía Paraguay-Paraná, hace imposible ocultar que los ciudadanos deberán adecuarse, como los ríos, a las necesidades de los nuevos «dueños» (p.35).

La apropiación de territorios para el ejercicio del neo-extractivismo en las tierras que tendría como finalidad el cultivo de soja y su exportación por medio de la Hidrovía Paraná-Paraguay, se daría en combinación con los gobiernos que facilitarían los mecanismos para la expropiación. De esta manera Gómez-Lende (2015) sostiene que:

Siempre en connivencia con los gobiernos provinciales, los nuevos terratenientes se valen de diversos mecanismos de coerción y despojo para apoderarse ilegítimamente de las tierras codiciadas: títulos apócrifos de propiedad; bloqueo al acceso del suministro de agua potable; ‘venta’ de áreas con sus habitantes dentro; tala indiscriminada; desalojos, a menudo concretados con el uso del aparato represivo del Estado; y ‘guardias blancas’ pagadas por los grandes sojeros, que operan incendiando ranchos, matando animales y asesinando campesinos (MORINA y CACACE, 2011). El auge del transporte fluvial por la HPP y la fiebre sojera subyacen a la mercantilización y privatización de la tierra y la expulsión de campesinos y aborígenes de sus dominios ancestrales en tanto que forma o mecanismo de acumulación por desposesión (p.18).

La concentración de la tierra a manos de grandes firmas vinculadas al monocultivo sojero redundó en la sustitución de algunos usos no-hegemónicos del territorio, como las actividades pecuarias y los cultivos tradicionales, que perdieron gran parte de su área de antaño, siendo suprimidos o expulsados hacia áreas marginales: tal ha sido la suerte que han corrido plantaciones frutales, rebaños bovinos y porcinos, tambos y cultivos anuales (arroz, maíz, trigo) e industriales (algodón, caña de azúcar) en

Santa Fe, Córdoba, Catamarca, Tucumán, Chaco, Entre Ríos y Santiago del Estero (Gómez-Lende, 2015, p.18).

Todo gran proyecto implica una intrincada articulación de capital financiero e industrial, público y privado, que coloca juntos, en cooperación y conflicto, elites (técnicas, administrativas, políticas y económicas) que actúan en niveles internacionales, nacionales, regionales y locales, legitimados por poderosas ideologías de desarrollo y progreso que usualmente legitiman esas intervenciones (Ribeiro, 1.992). El proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay constituiría sólo uno de estos casos (Bergallo, 2014, p.11).

Budasoff (2005) argumenta que “es la auténtica previsibilidad lo que está en juego: la posibilidad de comerciar con el futuro” (p.36). En esta misma línea:

La hidrovía Paraguay-Paraná, al igual que el conjunto de obras propuesto por el Plan de Infraestructura para la Integración Regional de Suramérica (IIRSA), debe ser leída en esta clave. «Muchos de estos megaproyectos», como advierte el investigador argentino Walter Pengue, «tienen relación con los programas impuestos para la reestructuración de nuestras deudas, que aseguren por una parte una sobreexplotación y exportación de recursos, permitiendo a las instituciones acreedoras asegurarse una corriente continua de reembolsos, a veces incluso superiores a los flujos de capitales que ingresaban a nuestros países» (Budasoff, 2005, p.36).

En una de las principales evaluaciones independientes del proyecto realizadas después de los primeros estudios oficiales, un panel de expertos —académicos e investigadores de universidades y organismos oficiales de Estados Unidos, Brasil, Paraguay y Argentina—, señalaba que se había sobreestimado «los beneficios anticipados de la Hidrovía, y que se subestimaron los costos de infraestructura asociada,

el monitoreo ambiental, el impacto social y las medidas compensatorias». La mención de ejemplos positivos para solventar los «efectos esperados sobre el desarrollo económico en general», indicaba el panel, no recordaba en ningún lugar «los costos asociados a tales efectos multiplicadores, como la migración, las demandas de infraestructuras y servicios, los cambios en el uso de la tierra o el deterioro del ambiente». El análisis económico, concluían, resultaba «totalmente inadecuado» (Budasoff, 2005, p.38).

Budasoff (2005) finaliza su trabajo con una reflexión importante para tener en cuenta acerca de la discusión que se da en torno a la Hidrovía Paraná-Paraguay y sus implicancias:

Aquello que mueve a miles de personas a oponer resistencia a los procesos de privatización de los recursos en América Latina, es lo mismo que mueve al poder económico a implementar estrategias para su apropiación: la cuenca del Plata cuenta con la tercera parte de las reservas mundiales de bosques, recursos hídricos y energéticos, potencial piscícola, agrícola, pecuario y forestal, riquezas bioecológicas y socioculturales únicas. Si el valor de los territorios y de sus características ambientales está plenamente considerado, en su conjunto, como recurso productivo para la explotación, es la vida misma de la región en el más amplio sentido, la degradación acelerada de las posibilidades de subsistencia para su población, la que no ingresa a los cálculos del capital económico y financiero. La expresión de los buscadores de capitales, que señala a los inversionistas el beneficio adicional de «recursos humanos económicos», es exacta en el caso de la hidrovía: la vida de los habitantes de América Latina es más barata para las corporaciones (p.39).

II.4 Las partes interesadas en el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay

En el presente apartado se intenta demostrar y aclarar quiénes son las partes que estarían interesadas en el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay y, correlativamente, quiénes sacarían provecho de la perpetuación del cultivo, explotación, comercio y exportación de soja.

Los actores involucrados serían considerados perpetradores del modelo agroexportador de la Argentina. Se trataría de actores vinculados a corporaciones biotecnológicas, de agrotóxicos, empresarios, exportadores y, parte del poder político que defendería los intereses de dichos actores.

En lo que respecta a la historia de aquellos que defienden el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay:

En 1998, la Corporación Andina de Fomento (CAF) hizo pública una propuesta para la «integración fluvial suramericana», en la que postulaba la creación de un Eje Norte-Sur que pudiera interconectar las tres grandes cuencas hídricas de Sudamérica: la del Orinoco, la del Amazonas y la del Plata, con el fin de forzar a la integración de 50.000 kilómetros de vías navegables. La CAF, institución financiera multilateral que opera de puente entre la región (América Latina y el Caribe) y los mercados internacionales de capital, no hacía más que cumplir con una de sus principales actividades al reactivar el viejo sueño de explotar las riquezas de América del Sur a través de la interconexión fluvial: impulsar el desarrollo de infraestructura para fomentar las inversiones y nuevas oportunidades de negocio (Budasoff, 2005, p.27).

Por otro lado, el autor también hace referencia a que:

El 9 de septiembre de 2004, un periodista agropecuario de Argentina escribió que «los más preocupados por la hidrovía» eran los productores de Estados Unidos:

«sus organizaciones visitan anualmente el país y usan este ejemplo para presionar a su gobierno a que haga obras similares en el Misisipi» (Budasoff, 2005, p.29).

En esta misma línea, Budasoff (2005) continúa diciendo:

Según Switkes, los «dueños» del río Misisipi, los que más se verían beneficiados por el incentivo público de abaratar el costo de transporte de la soja norteamericana, eran los mismos que habían conseguido hacerse «dueños» del río Paraguay, una de las principales vías de salida de la soja brasilera, y son los mismos que están apropiándose del río Paraná, principal vía de salida de la soja argentina. Los nombres de Cargill, Bunge, Archer Daniels Midland, Louis Dreyfus —cuatro de las mayores traders de granos en el mundo— y el de American Commercial Lines (ACL) International —unidad comercial del holding que domina el servicio fluvial en el Misisipi—, volverían a aparecer ligados a los proyectos de convertir ríos en canales industriales a través de sus inversiones en la costa del río Paraguay o del Paraná, o en las dos. Diseñado de acuerdo a las estrategias transnacionales de las corporaciones, en realidad, el proyecto de la hidrovía contempla destinos específicos para las producciones de cada país, según las características naturales y las ubicaciones geográficas de sus territorios. El criterio global de los inversionistas, en cada caso, siempre ha sido el mismo: la mayor explotación de recursos posible, con el menor costo de comercialización posible, y el más amplio control posible sobre el desarrollo a futuro de los territorios (p.29).

En lo que respecta a las empresas más interesadas en el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay, Budasoff (2005) sostiene que:

Cargill y Bunge, la mayor exportadora y la mayor procesadora de soja en Brasil, respectivamente, figuran entre las cinco empresas que más facturaron en Argentina en 2003. Ambas empresas se destacaron en 2004 por sus anuncios de inversiones para

aumentar su capacidad de procesamiento y comercialización de soja, por montos muy superiores a los del resto de las cerealeras: entre las dos, según se indicó a la prensa argentina, prevén un desembolso de 500 millones de dólares (p.30).

A su vez, es importante mencionar que:

El negocio de la hidrovía, como señala Jesús González, ex subsecretario de Puertos y Vías Navegables y ex Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía durante el gobierno de Carlos Menem, se reparte entre los agronegocios y la logística. En octubre de 2004, un periódico de Rosario calculaba que ocho empresas de trading de soja (Cargill, Bunge, Aceitera General Deheza, Louis Dreyfus, Molinos Ríos de la Plata, Nidera, Toepfer y Vicentín), habían sumado en sus ventas de un año más de 10.000 millones de dólares, casi ocho veces el presupuesto anual de la provincia de Santa Fe. Por los puertos privados de Santa Fe se despacha hoy el 78% de la cosecha nacional exportada, aunque allí las traders de soja están exentas del pago del impuesto a los Ingresos Brutos. Cargill, Bunge, Aceitera General Deheza, Louis Dreyfus, Molinos y Vicentín (y también el grupo Noble) anunciaron a lo largo de 2004 inversiones para aumentar su capacidad productiva (Budasoff, 2005, p.30).

La justificación más escuchada en la defensa de la sojización de la Argentina y la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay hace referencia a lo que Budasoff (2005) analiza: “a pesar del fervor con el que los sectores dominantes defienden las inversiones extranjeras, el supuesto «efecto derrame» que éstas provocan en las economías huéspedes es más un imperativo ideológico que una verdad ajustada a un análisis real de la situación” (p.31).

Por otro lado, frente a la oposición que se levantó desde los principios del proyecto de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, las partes interesadas

tuvieron que ir adecuando sus discursos para continuar con el proyecto. Las entidades más acérrimas defensoras de la hidrovía, como la Bolsa de Comercio de Rosario, fueron progresivamente cambiando de estrategia en su discurso para seguir impulsando las obras en el Pantanal, pero afirmando simultáneamente que «sólo un demente querría perjudicar» a este ecosistema único (Budasoff, 2005, p.32).

Detrás del interés de las grandes empresas que defenderían la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, se encontrarían los beneficios del cultivo de soja que, una vez procesados serían transportados para su exportación por medio de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Más claramente lo dice Gómez-Lende (2015):

Las posibilidades de lucro que ofrece el cultivo de soja en el norte del país, aunadas a su transporte por la HPP y los relativamente bajos valores de la tierra en comparación a los vigentes en la zona-núcleo de la región pampeana, alientan a pools de siembra, consorcios agropecuarios argentinos (Grobocopatel, El Tejar, Cazenave) y extranjeros (Soros, Liag, Werthein), grandes productores de la pampa húmeda, grupos económicos nacionales (Pérez Companc, Macri) y, particularmente, a complejos agroindustriales que buscan una integración vertical hacia atrás de sus circuitos productivos (Seabord, Aceitera General Deheza), a apoderarse de grandes extensiones para el monocultivo sojero. Esa irrupción de empresas extra-regionales vulnera los derechos adquiridos de aborígenes, minifundistas y chacareros, suprimiendo los beneficios que otorga la ley veinteñal, norma que, frente a la ausencia de títulos jurídicos de propiedad, legitima la tenencia de la tierra por parte de aquellos actores que acrediten haberla ocupado o explotado durante un lapso de al menos dos décadas (p.18).

“En suma, el beneficio que obtienen un puñado de multinacionales supone perjuicios sociales y ambientales irreversibles, y el debilitamiento de estados de la

periferia que se verán impotentes para contener estos problemas” (Zibecchi Monday, 2010, p.4).

II.5 La oposición al proyecto de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay

Si bien habría partes interesadas en el proyecto de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, ya sea por los beneficios económicos y las oportunidades comerciales que representa para un reducido sector, se encuentran también vastos sectores y grupos opositores tanto de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, como también de lo que ello implica en nuestra región en general, y en Rosario, Santa Fe en particular, por lo que sería un vuelco y profundización del neoextractivismo que viene de la mano de la sojización de la Argentina.

En el 2000, cuando se conoció el nuevo plan de la barcavera para construir un puerto sobre el río Paraguay, en Morrinhos (Estado de Mato Grosso), en el Pantanal brasileño, los movimientos ambientalistas de la región y del mundo reaccionaron inmediatamente. El Gran Pantanal matogrossense, punto más delicado del proyecto Hidrovía, es el humedal más extenso del mundo, considerado área crítica de biodiversidad de importancia internacional y regulador hídrico de todo el sistema fluvial Paraguay-Paraná. En 1997, ACBL había intentado ya iniciar su proyecto en el Pantanal, con el que se ganó entonces el repudio de más de 300 organizaciones ecologistas, asociaciones para la protección de los derechos de los indígenas y numerosos científicos. Una sentencia favorable de la Justicia detuvo el avance del proyecto y, en 1999, el gobierno brasileiro anunció la suspensión de las obras en el tramo del río Paraguay que abarcaba el Pantanal (tramo Cáceres-Corumbá) (Budasoff, 2005, p.32).

En torno a las críticas, cabe destacar que:

Si la empresa Aceitera General Deheza había sido cuestionada en 2004 por su plan de desmontar 2.000 hectáreas en la provincia de Córdoba, en la que prácticamente no quedan bosques,³⁹ la compañía de la familia Maggi, al momento de recibir el crédito, había sido fuertemente cuestionada por la sociedad civil a causa de su avance sobre la Amazonía, su responsabilidad por los daños al medio ambiente y la degradación de la salud de los pobladores de los lugares donde opera (Budasoff, 2005, p.34).

Por otro lado, Budasoff (2005) critica que:

Aun cuando las obras proyectadas para la hidrovía ponen en riesgo la continuidad misma de las actividades productivas, además de la vida y la diversidad biológica de la región, las corporaciones y los inversionistas interesados siempre intentaron impugnar los cuestionamientos al proyecto, apuntando principalmente al movimiento ambientalista de la región. Los primeros estudios oficiales de impacto ambiental y viabilidad económica —financiados y promovidos por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)— se dieron a conocer a finales de 1996, y fueron prácticamente desacreditados por sectores técnicos, académicos e inspecciones independientes, ya que pretendían afirmar que los más de 200 trabajos de ingeniería sobre más de 3.000 kilómetros de río tendrían impactos mínimos (p.37).

El proyecto de la HPP expresa una búsqueda de eficiencia legitimada por argumentos como el bajo costo de flete, la gran capacidad de salida de carga, la economía en combustible y el presumiblemente menor impacto ambiental (comparado respecto de otros modos de transporte) por emisiones de monóxido de carbono, dióxido de carbono y óxido nitroso. Esa psicoesfera -esto es, el discurso ideológico que justifica la imposición de ese modelo de modernización territorial (SANTOS, 1996a;

SILVEIRA, 1999)- ignora convenientemente los riesgos de desastre ambiental que entraña esa faraónica obra, como la disminución de la calidad de las aguas y los sedimentos debido al dragado del lecho de los ríos, el uso de explosivos y el incremento del tránsito fluvial, y también el aumento de la presión agrícola, la deforestación, la pérdida de biodiversidad, la alteración de los ecosistemas y la contaminación del agua, el aire y el suelo con agroquímicos y metales pesados (en TALLER ECOLOGISTA, 2005; STANCICH, 2006) (Gómez-Lende, 2015, p.9).

III. ANÁLISIS

III.1 Sojización de la Argentina

La historia argentina sería clara evidencia de inversión en la explotación de soja, ahora continuado con el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Esto generaría un aprovechamiento por parte de sectores privados que se beneficiarían con la construcción de puertos privados en detrimento del sector público.

Cabe señalar que, con el auge de la explotación de la soja a principio de los años 80, se establecieron una cantidad importante de puertos y cargaderos privados, tanto sobre el río Paraná, como sobre el río Paraguay que fueron, en su momento, habilitados y supervisados por la ANNP (Menna, p.31).

Borrell (2019) aporta lo siguiente: “Según remarcaba Strange en la década de 1980, es la dinámica en las estructuras de poder lo que en verdad determina –en nuestro tema- las relaciones internacionales de los asuntos agroalimentarios” (p.82).

El llamado ‘boom de la soja’ se inició en la Argentina a mediados de la década de 1990. La entronización del sistema de poder neoliberal introdujo cambios estructurales en el sector agropecuario, como la supresión de precios mínimos y máximos, la eliminación de cupos de siembra, cosecha y comercialización, la enajenación de la colección de germoplasma del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) y la desaparición de entes reguladores como la Junta Nacional de Granos y la Corporación Nacional de Productores de Carnes. Esto alentó la profundización de la integración vertical de los circuitos productivos, la mayor difusión de la agricultura contractual, la penetración del ‘supermercadismo’, la desaparición de la tradicional rotación ganadería-agricultura, y la concentración de tierras por parte de grandes productores, agroindustrias, fondos de inversión y pools de siembra (Gómez-Lende, 2015, p.13).

Los puertos graneleros se verían beneficiados por una ampliación de la hidrovía con una expansión de la producción del orden del 6,05% anual, según resultados del estudio publicado por el IDR, que empujaría la producción agrícola en esos valores durante 20 años, lo que daría lugar a una expansión de las exportaciones que posiblemente sea superior a la expansión de la producción, ya que el consumo interno tiene menor elasticidad que la exportación (Venesia, 2019, p.21).

Es dable destacar que la competencia internacional por el poder también influiría en la reconfiguración del poder de la extracción, explotación y apropiación de los recursos naturales. “Una cuestión no menor que vale resaltar es que dicha competencia o carrera por los recursos naturales sucede en el marco del orden económico-político internacional” (Borrell, 2019, p.60).

Basado el presente trabajo de investigación en la teoría realista de las relaciones internacionales, se establecería que el sistema económico mundial supondría una competencia por el poder en donde el Estado jugaría un papel decisivo al intervenir y alterar el equilibrio establecido. Por otro lado, el sistema internacional se caracterizaría también, por una competencia por los recursos naturales, por la explotación, la extracción y la exportación de los mismos. No obstante, se debería tener en cuenta que, no sólo los Estados serían parte de este sistema internacional competitivo, sino que también cobrarían relevancia las corporaciones y grupos privados que, en la actualidad, jugarían un papel central en esta lucha de poder.

Los perpetradores definidos por su inserción en el Estado pueden ser escrutados tanto por la omisión en el cumplimiento de la obligación del Estado de encarar acciones, haciendo lo necesario para garantizar el derecho al desarrollo de los campesinos afectados por la pobreza severa, como por fallas en la protección de derechos de los campesinos a un ambiente sano; en estas notas, los perpetradores son observados de

cara a su conducta referida a la producción de soja pensada como productora de pobreza (Fogel & Riquelme, 2005, p.80).

En esta competencia por los recursos naturales varios actores entrarían en juego. Además del Estado nacional, también se daría lugar a actores privados nacionales y trasnacionales que tomarían un papel relevante tanto en el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, como en la construcción de puertos o ampliación de los mismos, así como en las cuestiones relacionadas con la explotación, acaparamiento, control y exportación de los recursos naturales extraídos del suelo argentino.

En este sentido, podría argumentarse que, uno de los objetivos de las grandes corporaciones sería el obtener grandes cantidades de tierras para el cultivo de soja, ya sea por medio de la deforestación o avasallando territorios de campesinos locales; para así, lograr detentar el poder de la comercialización de la soja. De esta forma, Fogel & Riquelme (2005) argumenta que: “el auge del capitalismo en el agro se manifiesta tanto por medio de la compra de tierra como por el desalojo de ocupantes” (p.237).

Se podría observar que existe una estrecha relación entre la situación de la sociedad y el accionar del Estado nacional en lo referente a la matriz agroproductiva y, específicamente en lo que resultaría el proceso de sojización en el país.

Como si se trataría de un juego de suma cero, en esta estructura de poder, cabría preguntarse quién sacaría provecho de qué y a costa de quién(es), quién se haría cargo de los riesgos, quién obtendría oportunidades y en esta misma línea quién las perdería. Esto mismo se relacionaría con lo que menciona Fogel & Riquelme (2005) sobre el control de las clases dominantes hacia las clases dominadas, es decir, el poder que ejercerían los de arriba sería más bien de corte moral y no físico (p.50). Las grandes corporaciones serían quienes deciden que es bueno y que es malo, que es correcto y que

no. En esta línea, entonces, también decidirían dónde deben trabajar los campesinos y dónde no, a qué lugar deben ir a vivir y en cual no, etc.

La competencia internacional por los recursos naturales, con los procesos que implica y los actores involucrados, incide sobre la configuración del poder estructural. La naturaleza de dicha dinámica de competencia permite analizar entonces si el poder estructural agroalimentario sufre cambios en su composición y de qué manera incide a su vez sobre los sistemas agroalimentarios subordinados a él (Borrell, 2019, p.57).

Respecto a esto, el proceso de sojización de la Argentina, también actuaría de la mano del poder político para la obtención de los beneficios. Debido a que la visión de pobreza a nivel mundial podría ser visto, según Cullather (en Borrell, 2019) como “un peligro para la estabilidad internacional” (p.119), se impulsarían las inversiones extranjeras directas de corporaciones privadas para el desarrollo de la producción local del sistema agroalimentario, más específicamente del comercio de soja.

En este sentido, parafraseando a Fogel & Riquelme (2005) la soja reemplazaría a cultivos de consumo local destruyendo los cultivos permanentes, reemplazando el sistema de policultivo campesino que daba seguridad alimentaria, por el monocultivo excesivo destinado a la exportación (p.76).

De parte de los actores corporativos privados nacionales y transnacionales, lo que se trataría es de obtener un buen posicionamiento en los mercados internacionales de commodities.

En este sentido, habría elementos que harían notar que Argentina podría volver al sistema de poder estructural en el cual empresas extranjeras serían las encargadas de extraer los recursos naturales y tendrían la potestad sobre la explotación de los suelos y recursos nacionales, en una cadena de producción en donde el papel argentino sería el

de exportador de materias primas que, luego importaría productos manufacturados elaborados con las materias primas extraídas del país.

Quién también hace referencia a la historia argentina vinculada al extractivismo y privatización es Gómez-Lende (2015):

Oriundo de los centros de poder del capitalismo, el neoliberalismo forjó en la década de 1990 un modelo de acumulación empeñado en presentar al mercado mundial y a la gestión privada como ‘panaceas’, renovar el mito de la ‘mano invisible’ y condenar la intervención gubernamental en la economía. El Estado argentino implementó un ajuste estructural basado en la liberalización de las tasas de interés, la apertura comercial y financiera, la ‘desregulación’ de mercados, la enajenación de empresas públicas estatales, la rúbrica de Tratados Bilaterales de Promoción y Protección de Inversiones Extranjeras con Europa y Estados Unidos, y la reestructuración (desindustrialización, reprimarización y tercerización) del aparato productivo (p.5-6).

En lo que hace referencia a los costos de transporte y el proceso de sojización de la Argentina, Budasoff (2005) advierte que:

El proyecto de abaratar los costos de transporte con la utilización de embarcaciones más grandes afianzó a Argentina, y principalmente a la zona del Gran Rosario —por su cercanía con la materia prima— como principal destino para invertir en la trituration y el procesamiento de soja. La devaluación de la moneda argentina (2001), y la incorporación masiva de la soja transgénica en el país aceleraron el proceso, estimulado por el renovado compromiso de los gobiernos de la cuenca del Plata en reactivar el programa de la Hidrovía. Las condiciones del país permitían costos de trituration dos veces menores que los de los Estados Unidos y hasta tres veces menores

que los de Brasil, y la hidrovía permitía contar con las cosechas de Bolivia, Paraguay y el sur de Brasil como insumo (p.30).

Al efecto, Menna sostiene que “actualmente, además de los 35 puertos y cargaderos de soja, existen 3 puertos sobre el Río Paraguay que manejan el tráfico de contenedores, además de los puertos oficiales de Asunción y Villeta” (p.31).

Orientado al transporte de productos oleaginosos, el tráfico aguas abajo representa el 70/80% de la circulación por la HPP; con significativa capacidad ociosa, la carga que circula aguas arriba (20/30%) se compone básicamente de combustibles -80% del tráfico sur-norte-. Las exportaciones de la Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Bolivia a través de la HPP aumentaron un 90,8% entre 1996 y 2005 -36.770.036 millones de dólares, contra 70.172.185 millones de dólares-; los flujos eran integrados en su mayoría por soja (63.227.000 tn), maíz (31.040.000 tn), trigo (9.216.000 tn), caña de azúcar (206.404.000 tn), petróleo (2.503.390 m3), gas (16.631.000 m3) y rollizos de madera (9.199.981 m3) (en KOUTOUDJIAN, 2007) (Gómez-Lende, 2015, p.11).

Conforme a lo mencionado por Budasoff (2005), en el 2004-2005 “las transnacionales ligadas a los agro negocios anunciaron inversiones por un monto de 900 millones de dólares en Argentina, casi todas en la zona del Gran Rosario (Santa Fe), para aumentar sus capacidades de almacenamiento, transporte y trituration del poroto de soja” (p.28).

En noviembre de 2004, la IFC otorgó también un crédito de 100 millones de dólares a la empresa argentina Aceitera General Deheza. Se trataba del primer crédito con términos de financiación a largo plazo que el IFC otorgaba a una corporación argentina después de la crisis de 2001, y estaba destinado a aumentar la capacidad de trituration y de producción de derivados de soja de AGD (Budasoff, 2005, p.34).

En este sentido, habría elementos que indicarían que las reglas el juego en el sector agroindustrial estarían determinadas por los grandes productores y vendedores, así como por los grandes consumidores y compradores, sin dejar de lado a las grandes corporaciones que estarían a cargo de las transacciones y de controlar los medios de transporte. Se trataría, entonces, de una relación asimétrica entre los grandes y pequeños productores que, podría implicar ciertas desventajas y consecuencias para estos últimos. “En el contexto emergente el gran capital, más que controlar la fuerza de trabajo y la propiedad de la tierra, busca el control de conocimiento, de la biodiversidad y de las semillas genéticamente modificadas, vía patentes” (Fogel & Riquelme, 2005, p.94).

Resulta pertinente puntualizar que no se trata simplemente de una oleaginosa, sino más bien del conjunto de relaciones socioeconómicas asociadas a un modelo productivo, que responde a las características de un enclave agroexportador que impide todo desarrollo de base amplia, con un paquete que incluye el uso intensivo de agrotóxicos, y que se expande soslayando normas legales de diverso orden (Fogel & Riquelme, 2005, p.45).

Por lo tanto, podría argumentarse que se trataría de un negocio que promovería un progreso desigual entre las grandes corporaciones y los productores locales. Más bien, se trataría del capitalismo propiamente dicho contra los propios campesinos, en una dinámica que excluiría a los últimos despojándolos de sus propias parcelas y obligándolos a emigrar hacia zonas urbanas.

Con respecto al negocio que implicaría la soja en Argentina, según la bibliografía utilizada, Argentina tendría una larga historia en el comercio de soja. La demanda internacional de productos primarios, específicamente la soja, sería vista por el sector empresarial dedicado al agrocultivo. En este sentido, las corporaciones desarrollarían el aparato productivo para el monocultivo excesivo de soja, invirtiendo en

nuevas tierras —serían las tierras de los campesinos despojados-, maquinarias y agrotóxicos, entre otros, para la expansión del sistema de exportación de commodities.

Con el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, el sector empresarial visualizaría la oportunidad de ampliar sus exportaciones y profundizar el comercio de oleaginosas. El principal destino de las exportaciones argentinas de soja sería China, según la bibliografía utilizada en el presente trabajo de investigación.

Por su parte, Venesia (2019) argumentaría que “durante los últimos 17 años, China, el mayor importador de soja del mundo, ha sido responsable de casi la totalidad del crecimiento en el comercio mundial de soja” (p.14). Como se expuso anteriormente, Argentina volcaría grandes esfuerzos en penetrar en el mercado chino y destinar a allí gran parte de sus exportaciones de soja. Sin embargo, para cumplir con tal objetivo, habría un trasfondo desfavorable para los productores locales, ya que los mismos serían despojados de sus tierras, que serían invadidas por las grandes corporaciones nacionales y transnacionales que, se volcarían hacia un neoextractivismo excesivo.

Particularmente, Budasoff (2005) hace referencia al impacto negativo que tendría el neoextractivismo al no generar valor agregado en la cadena de producción. De acuerdo a esto, argumenta que:

Aunque el argumento vital para otorgar privilegios a las inversiones extranjeras ha insistido en la importancia que éstas tienen para el desarrollo de las economías regionales, la CEPAL, más consecuente y menos interesada en sostener mitos, indica que la inversión extranjera directa «dirigida a explotar recursos naturales» puede generar impactos positivos en los países donde opera, pero «básicamente por la vía del pago de impuestos y del gasto que la empresa realiza localmente (salarios y compra de insumos)». La experiencia real de las inversiones en Santa Fe —que contiene hoy el

principal complejo mundial de producción de aceite de soja—, llega a debilitar incluso estos escasos argumentos de beneficio. Por un lado, las características de las inversiones cerealeras permite a medios especializados afirmar que, en realidad, «la industria aceitera es una de las que menos puestos de trabajo generan por cada dólar de facturación, ya que si bien requiere de un importante encadenamiento de servicios (empresas de transporte fluvial y marítimo, flete por camiones), no desarrolla en torno suyo un gran encadenamiento productivo, tal como sucede con otras industrias...». Por otro lado, a las exenciones otorgadas directamente por las políticas tributarias provinciales, se suman las denuncias contra estas empresas por maniobras para evadir retenciones e impuestos a las ganancias (p.31).

Siguiendo la línea del neoextractivismo y sus implicancias en la región, sobretudo en la Argentina, Gómez-Lende (2015) argumenta que:

Los usos extractivos del territorio se revelan como protagonistas privilegiados de la actual oleada de acumulación por desposesión en América Latina. Signado por la estructuración de una matriz socio-productiva altamente dependiente de la explotación intensiva de recursos naturales y la apropiación o usufructo de los productos así obtenidos por parte de agentes externos -vía la exportación-, el extractivismo (FRECHERO, 2013) es actualmente la modalidad dominante de articulación de los países periféricos a la división internacional del trabajo (p.5).

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente por el autor, es destacable la apreciación que hace sobre el uso intensivo del territorio por parte de las grandes corporaciones. En este sentido, sería importante destacar que el extractivismo tomaría la forma de intensa explotación de los recursos naturales en las áreas campesinas. La degradación del suelo, la contaminación del ambiente y el agua, la utilización de

agrotóxicos y herbicidas sería, entre otras cuestiones, parte del sistema dominante de explotación de los territorios para la exportación de soja.

Asimismo, otra cuestión importante que podría destacarse sería el de la mano de obra en este sistema de acumulación por desposesión. La inversión en maquinarias y tecnologías por parte del sector empresarial sojero, desplazaría el trabajo de los campesinos locales productores. El nuevo sistema dominante economizaría en mano de obra, dejando fuera del sistema a los campesinos que, no sólo tendrían que migrar hacia áreas urbanas por ser desplazados por las corporaciones hambrientas de nuevas tierras para cultivos, sino que además perderían su fuente de trabajo y, por lo tanto, de subsistencia.

Los nuevos ‘paquetes tecnológicos’ basados en la ingeniería genética se propagaron rápidamente. La adhesión de la Argentina al Protocolo de Cartagena sobre Seguridad Biológica y a la Unión Internacional de Protección de Obtentores de Variedades le otorgó seguridad jurídica a la industria semillera extranjera, y como resultado, nuestro país se convirtió en el segundo productor mundial -18 millones de has- de Organismos Genéticamente Modificados (OGM’s), después de los Estados Unidos -55 millones de has- (ISAAA, 2007). A la par de los cultivos transgénicos, modernas técnicas de trabajo agrícola como la siembra directa se difundieron rápidamente en el territorio, todo lo cual implicó la sustancial reducción del período de preparación de los suelos y los costos de producción, así como también la extensión de ciertos ciclos agrícolas y el rápido aumento de las cosechas (Gómez-Lende, 2015, p.13).

Sin duda, el motor y pilar de esa profunda reestructuración y metamorfosis del campo argentino ha sido la soja transgénica. A partir de su introducción en 1996, la denominada ‘soja RR’ -creada por la empresa estadounidense Monsanto- se expandió irrefrenablemente por gran parte del territorio argentino. En la actualidad, ese cultivo

representa el 54% del área implantada, el 50% de la producción de granos y el 24,4% de las exportaciones nacionales. Después de Estados Unidos y Brasil, nuestro país es el tercer productor mundial y el principal exportador de aceites (81%) y harinas (36%) de soja; destinadas a China, India, Holanda, Irán, Pakistán, Bangladesh y Japón (PIERRI, 2006), las exportaciones sojeras argentinas son en su mayoría drenadas desde el complejo portuario-oleaginoso más grande del mundo: el sur santafesino. La soja RR explica asimismo el 99% de la superficie sembrada con esa oleaginosa en el país, además del 90,1% del área implantada con OGM's (CONABIA, 2006) (Gómez-Lende, 2015, p.13).

Por los números arrojados en el párrafo anterior, se desprendería el interés de las grandes corporaciones en la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Según la bibliografía utilizada, podría deducirse que producto de las grandes cantidades de exportación de soja, el sector empresarial sojero y los grandes exportadores, estarían ambiciosos de un canal navegable marítimo que abarate los costos de dichas exportaciones. A su vez, como especie de boomerang, la construcción de la Hidrovía también produciría en los productores de soja una necesidad que intensificar las producciones y en incrementar el modelo neo-extractivista.

En lo que respecta a la soja transgénica cultivada en el mundo que, desplazaría a la soja orgánica cultivada por los campesinos –productores- locales, cabría tener en cuenta los datos elaborados por Fogel & Riquelme (2005):

En el año 2003 el 55% de la soja cultivada en el mundo correspondió a soja transgénica, totalizando 41,4 millones de has. (61% del área transgénica mundial); a su vez la Monsanto controla el 80% del mercado de plantas transgénicas, seguida por Aventis, Syngenta, anteriormente Novartis, y otras, estas empresas también producen el 60% de los plaguicidas. Las semillas transgénicas de soja son resistentes a los

herbicidas y se venden formando parte de un paquete tecnológico que incluye la semilla (Roundup Ready) y el herbicida Roundup al que es resistente, en el caso de Monsanto (p.46).

La soja transgénica, como se explicó anteriormente, sería resistente a los herbicidas y agrotóxicos utilizados en su cultivo, ya que serían básicamente, semillas de soja producidas artificialmente.

En lo que respecta a los cultivos de soja, deberían tenerse en cuenta ciertas variables que incidirían directamente en la producción, a saber:

En la conquista de las áreas marginales del norte del país -básicamente, el norte santafesino, cordobés y entrerriano, las provincias de Corrientes, Misiones, Jujuy y, sobre todo, Chaco, Santiago del Estero, Tucumán, Formosa y Salta- intervinieron otras variables: el cambio del régimen de lluvias, que convirtió a zonas áridas y semiáridas en suelos relativamente aptos para el avance de la frontera agrícola; la creciente tecnificación y cientifización del trabajo agropecuario, gracias a la adopción de la siembra directa y el riego mecanizado e informatizado; la crisis de producciones tradicionales como el algodón, la caña de azúcar y la ganadería, que liberaron tierras fértiles para el avance sojero; y la posibilidad de desplazar la producción hacia los principales puertos de exportación y clusters agroindustriales por vía fluvial, en virtud del pleno funcionamiento alcanzado por la Hidrovía Paraná-Paraguay (Gómez-Lende, 2015, p.13).

La extracción y el agrocultivo tendrían gran impacto en las exportaciones y en el comercio exterior argentino, por lo que el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay sería de suma importancia para las grandes corporaciones y el sector interesado en el área.

Por esa vía, nuestro país exportó 15.092.500 millones de dólares en 2005, contra los 7.857.537 millones de dólares comercializados en 1996 (KOUTOUDJIAN, 2007). Situado en el orden del 92,1%, ese aumento en gran parte obedeció a la expansión de la soja y la incorporación de nuevas áreas para su cultivo: de las 2.327.533 toneladas de poroto de soja que fueron transportadas por la HPP en 2002, unas 693.000 toneladas (el 29,8%) correspondían al tráfico originado en el norte argentino con destino a Rosario; en 2004, las provincias de Salta, Jujuy, Catamarca, Tucumán y Santiago del Estero exportaron por esa vía 1.160.000 toneladas de cereales y oleaginosas (KOUTOUDJIAN, 2007), previo paso por los complejos agro-portuarios santafesinos de Rosario y San Lorenzo/San Martín para su molienda, procesamiento y almacenaje (Gómez-Lende, 2015, p.14).

Con los datos mencionados en el párrafo anterior, no cabrían dudas que la expansión del cultivo de soja generaría una situación que dejaría a los agroexportadores entre uno de los sectores dominantes en lo que respecta al sistema de estructura de poder. No obstante, no debería olvidarse que, dicho proceso agroproductivo y de agroexportación daría lugar a procesos de degradación ambiental y social. El modelo expresaría la profundización del sistema capitalista en las zonas rurales provocando consecuencias sociales y ambientales en dichas áreas. En este sentido, Fogel & Riquelme (2005) argumenta que:

La expansión de soja, que desplaza a otros cultivos, alimenta el crecimiento basado en la exportación en bruto, controlada por pocas empresas con creciente poder en el gabinete, lo que además de aumentar la vulnerabilidad externa ante cambios en la demanda mundial obliga a importar insumos y alimentos, aumentando la dependencia alimentaria. En efecto, el creciente control corporativo de la alimentación y de la vida aumenta la inseguridad alimentaria (p.47).

A lo mencionado anteriormente, también se sumaría que la soja transgénica, no ayudaría a impulsar y dinamizar el mercado interno. Es decir, no sería generadora de valor agregado y, consecuentemente, emplearía escasa mano de obra. Por lo tanto, no sólo que el proceso de sojización no generaría mano de obra ni impulsaría mercado interno, sino que además implantaría nuevos conflictos por las zonas rurales entre los campesinos que viven en ellas y el sector empresarial y/o las grandes corporaciones que buscarían adueñarse de esas tierras para explotarlas con el monocultivo intensivo. Es decir, el sistema que se iría creando a partir del modelo agroexportador, destruiría la producción agrícola local destinada al consumo en el mercado interno, ya que sería arrasado por las corporaciones nacionales y transnacionales que realizarían inversiones para poder llegar a números elevados de exportaciones.

En este sentido, el incremento de las exportaciones en el proceso de sojización de la Argentina, también repercutió en el alza de los precios de la tierra: “Con el boom de la soja y la posibilidad de desplazar la producción por vía fluvial, el precio de la tierra -medido en dólares por hectárea- se incrementó significativamente en el área de influencia de la HPP” (...) El aumento del precio de la tierra testimonia con nitidez la sustancial valorización de áreas marginales del territorio recientemente conquistadas por el auge del modelo sojero. Como resultado, nuevos conflictos sociales por el uso del territorio se instalan en las áreas implicadas, en tanto que las disputas preexistentes acaban agravándose (Gómez-Lende, 2015, p.17).

En relación a esto, Borrell (2019) argumenta que, dentro del sistema estructural de competencia internacional por los recursos naturales, se estaría dando una tendencia al agotamiento de los mismos para la producción agroalimentaria, como la tierra fértil y el agua potable, por efecto de la mayor demanda económica mundial (p.63).

Habría que aclarar que, los recursos naturales que se estarían agotando, serían aquellos de las zonas rurales. Es decir, no sólo que se expulsaría a los campesinos de sus áreas, sino que, además, se les agotarían sus recursos naturales por el avasallamiento de las grandes corporaciones. Se trataría de una destrucción de los espacios naturales y biológicos en detrimento de la producción local y racional. El interés de las grandes corporaciones estaría puesto en la adquisición de grandes extensiones de tierras, ya que eso les aseguraría la rentabilidad de las inversiones, al tiempo que haría a los cultivos más competitivos internacionalmente tanto por la cantidad obtenida como por la eficiencia.

América Latina representa en la actualidad el 14% de la producción mundial y el 23% de las exportaciones mundiales de productos básicos agrícolas y pesqueros, proyectando el estudio un incremento del 22% en los cultivos y del 16% en los productos ganaderos, 7% y 2%, respectivamente, por sobre el promedio mundial (...) La producción de soja seguirá creciendo durante la próxima década a una tasa de crecimiento de la producción anual para la región de 2,8% (del 6.9% visto en las dos décadas anteriores)” (Venesia, 2019, p.8).

Nuevamente, habría elementos que indicarían que, en este proceso de auge de la soja, la cuestión social sería una unidad intrínseca que no sería tomada en cuenta por los grupos monopólicos encargados de la expropiación, extracción y cultivo de las tierras:

De 153 conflictos por tenencia de la tierra -básicamente, problemas de titulación, desalojos y usurpaciones-, la existencia de 1.700.000 hectáreas en disputa, y la vulneración de los derechos de aproximadamente 98.000 personas; las provincias más afectadas serían Chaco y Santiago del Estero (REDAF, 2010, citado por SLUTZKY, 2011). (Gómez-Lende, 2015, p.17-18)

En relación a lo mencionado anteriormente, también debería tenerse en cuenta los avances tecnológicos en lo que respecta a la genética de los cultivos. Dichos avances estarían a manos de corporaciones transnacionales que, profundizarían un sistema económico que tendría como principal consecuencia la agudización de la pobreza.

No obstante, para hablar de la pobreza que generaría el modelo agroexportador en complicidad con el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, habría que analizarla desde dos aristas: quienes son los perpetradores de la pobreza y, quienes son las víctimas. En este sentido, Fogel & Riquelme (2005) aclara que: “en relación con los perpetradores debe considerarse que en Naciones Unidas se acepta la proposición que la pobreza es una negación de los derechos humanos, y de ello la UNESCO infiere que la pobreza es una violación de los derechos humanos, por lo que es una obligación para los Estados la abolición de la misma por medio de políticas que aseguren la reducción de la pobreza” (p.50).

Entablando un paralelismo entre el “modelo agroexportador” de 1880-1930 que utilizó como vía de transporte el ferrocarril, y el neo-extractivismo con la expansión de la superficie sembrada para el cultivo de soja, utilizando como medio de transporte la Hidrovía Paraná-Paraguay, Gómez-Lende (2015) sostiene que: “en ambos casos, las redes hegemónicas operan creando nuevas áreas productivas” (p.14).

Si se analiza la evolución de la superficie sembrada con esa oleaginosa desde 1996 hasta la actualidad, los resultados empíricos son muy significativos; esto se torna especialmente válido a partir de 2005, cuando el calado de los tramos Santa Fe-San Martín y San Martín-Buenos Aires pasó de 22 a 28-30 pies, y de 32 a 34 pies, respectivamente, ofreciendo así mayor fluidez a la circulación de esa producción. Como resultado, la superficie sojera aumentó un 133,4% en el área de influencia de la hidrovía -provincias de Jujuy, Salta, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Formosa, Chaco,

Corrientes, Misiones, Entre Ríos, Córdoba y Santa Fe-, pasando de las 5.201.000 hectáreas registradas en la campaña agrícola 1996/1997 a las 12.138.083 hectáreas verificadas en la campaña agrícola 2013/2014 (ARGENTINA, 2015) (Gómez-Lende, 2015, p.14-15).

Continuando este paralelismo entre las dos vías de transporte, es importante tener en cuenta la comparación realizada por Gómez-Lende (2015), quien argumenta que:

Es sabido que, durante el modelo agroexportador, la llegada de las vías férreas alentó la intensa valorización de las tierras, convirtiéndolas tanto en un medio de producción como en un valor de especulación financiera; en ese contexto, las compañías ferroviarias británicas consiguieron apoderarse de enormes extensiones lindantes a ambos lados de los rieles, valorizadas por el trazado de la red (ROFMAN y ROMERO, 1997). Existe cierta similitud entre ese fenómeno y las consecuencias que la HPP ha acarreado sobre el mercado inmobiliario rural. No tanto quizás en la pampa húmeda, sino más bien en el norte del país, la hidrovía, al convertirse en la red de transporte responsable por el avance de la frontera agrícola, ha obrado como un acicate para la valorización y concentración de la tierra, intensificando a su vez la integración vertical de la producción llevada a cabo por agroindustrias y grupos económicos (p.17).

En cualquier caso, queda claro que esta expansión del área cultivada con soja transgénica ha sido posible, como sugiere SCHWEITZER (2011), gracias al aumento en la logística del transporte y al avance de la HPP, que permitieron transportar mayores volúmenes de carga con menor tiempo de circulación y menor costo de flete. Como resultado, el río Paraná se ha convertido en la principal y más rápida vía de salida para las exportaciones oleaginosas argentinas, tal como lo fue el tren en el modelo agroexportador para la remesa de carnes y cereales (Gómez-Lende, 2015, p.15).

El proceso de profundización de la sojización, de la mano de la Hidrovía Paraná-Paraguay, no se daría sólo al interior de la Argentina, sino que también habría elementos que indicarían que es un proceso que se está implementando en la región del Mercosur.

Sistemática e irrefrenable, la expansión de la soja en América Latina obedece a la estrategia desplegada por las grandes empresas globales del sector, como Cargill, Bunge & Born y Louis Dreyfus, que han desarrollado vías de penetración al interior del continente, fomentando la creación de nuevos frentes agrícolas para la expansión sojera e integrándolos con infraestructura logística y portuaria (SCHVARZER y TAVOSNANSKA, 2007). En el sur santafesino, estas firmas extranjeras han fundado - al igual que grupos económicos nacionales como Aceitera General Deheza, Vicentín y Pérez Companc- nuevas plantas de trituración de granos y elaboración de aceites, que, si bien prefieren abastecerse de insumos en un radio inferior a los 300 km para reducir el costo del flete, a menudo cubren su capacidad ociosa con la importación de soja sin procesar desde países vecinos como Bolivia, Paraguay y Brasil (Gómez-Lende, 2015, p.16).

Con respecto a las grandes empresas anteriormente mencionadas, podría agregarse que habría elementos que indicarían que tales corporaciones no pagarían impuestos: “el sector que más renta genera es el que menos impuestos paga” (Fogel & Riquelme, 2005, p.63). Sumado tal factor con la ausencia de mecanismos redistributivos de riqueza junto con el desplazamiento de las poblaciones rurales, se facilitaría la comprensión de por qué se generaría una situación de pobreza de tal magnitud en las zonas rurales. El autor continúa diciendo: “A la muy baja carga tributaria debe sumarse la alta evasión impositiva de sectores importantes de los sojeros, tanto al comprar insumos y maquinarias, como al exportar soja en grano” (Fogel & Riquelme, 2005, p.67).

Por otro lado, es durante estos años (2011) que veremos un nuevo impulso a la iniciativa estadounidense en la región, articulada con los bloques de poder dominantes en cada país y una intensificación de la expansión de la frontera agropecuaria, las grandes compras de tierras por parte de sectores del capital transnacional, y el aumento de las superficies plantadas con soja y maíz transgénico (Seoane, 2013), con toda la violencia que estos procesos adquieren en América Latina, marcados profundamente por la expulsión de pueblos originarios y campesinos de sus propias tierras, el amedrentamiento y hasta el asesinato de los mismos (Navarro Rocha, 2015, p.9).

Es posible afirmar que la interacción entre Estados poderosos y grandes corporaciones privadas se traduce en un formidable medio de poder relacional o conductual en el sistema internacional. Esta dinámica conjunta del poder estatal y el poder económico de los países centrales contribuye entonces a la conformación de áreas de influencia y control directo de los circuitos político-económicos subordinados en los países periféricos (Borrell, 2019, p.78).

Podría decirse, entonces, que el proceso de sojización de la Argentina tendría que ver con un sistema comercial articulado por grupos privados que detentarían del poder económico, siendo apoyados por el sector estatal, creando así, un círculo en donde ambos sectores –público y privado- obtendrían beneficios mutuos dentro de lo que sería la matriz agroproductiva.

III.2 La cuestión socio-ambiental en el proceso de Sojización de la Argentina

En el presente subcapítulo se intentará desarrollar y exponer cuáles serían las consecuencias socio-ambientales del proceso de sojización de Argentina a partir de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

De esta manera, se desglosará dicho subcapítulo en dos apartados. El primero de ellos, tratará sobre la cuestión social y cómo la expansión del modelo agroexportador, en particular la soja, traería desocupación en las zonas rurales y de los pequeños productores y productores locales; la concentración del capital en pocas manos, generalmente, en aquellas que detentarían el poder, las corporaciones privadas nacionales y transnacionales; y, la corrupción por parte de dichos actores en el proceso productivo con el apoyo de parte de actores políticos que promoverían y guardarían protección del modelo agroexportador centrado en la soja. En el segundo subcapítulo, se tratará como estos procesos llevarían a una degradación ambiental, a la utilización de agrotóxicos, deforestación y, a una sobre-explotación de la biodiversidad.

En ambos casos, “lo que se pretende es la adecuación de la hidrovía para la agilización del transporte lo que llevaría a la destrucción de los humedales y cualquier forma de vida que lo habite” (De Michelle, 2018, p.33).

III.2.1 La cuestión social

En el presente apartado se intentará de dar una aproximación hacia las consecuencias sociales del proceso de sojización de la Argentina a partir del proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Lo que se trataría de visualizar es cómo sobre la base de un modelo de producción –el modelo agroproductivo, extractivo, de apropiación y explotación de los recursos naturales-, se dejarían de lado las consecuencias del impacto social que dicho proceso dejaría en las zonas rurales.

Como si se tratará del juego Dominó en donde una ficha que cae, voltea a la de atrás y así sucesivamente; en el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay pasaría lo mismo. A medida que se desarrollaría el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, se intensificaría el proceso de sojización de la

Argentina. Esto traería consigo varias consecuencias, como la apropiación, dominación y explotación de los territorios a manos de actores privados. Dicha dominación se relacionaría con la explotación de los recursos naturales de aquellos territorios, en donde podría decirse que se generarían devastadoras consecuencias sociales y ambientales.

Por lo anteriormente mencionado, cabe destacar que se daría una situación de pobreza que respondería a un sistema de dominación producto del modelo agroexportador como consecuencia de las estrategias de poder de los actores privados y las grandes corporaciones. No obstante, cabría aclarar que nos encontraríamos frente a dos grupos de actores: los perpetradores del sistema o modelo que serían aquellos actores privados que formarían parte de las grandes corporaciones y los propietarios de los medios de producción; y, las víctimas que serían las poblaciones de las zonas rurales que tendrían que soportar el avasallamiento de sus tierras y trabajos por parte de los primeros.

Debemos tener en cuenta que la expansión de la pobreza tiene que ver con el cultivo de la soja que constituye la actividad principal en el campo, ya que se trata de mucho mas de la mitad de la superficie sembrada, y el principal producto de exportación, y no puede afirmarse que lo que pasa en el mundo rural, y en el mundo urbano con la expulsión de las capas campesinas empobrecidas, nada tiene que ver con las transformaciones ligadas a la principal actividad económica en el campo (Fogel & Riquelme, 2005, p.57).

En este sentido, sin pretender entrar en una estrategia metodológica cuantitativa, se consideraría importante, entre otras cosas, abrir el debate acerca de la cantidad de personas que se encontrarían inmersas en un sistema de pobreza y, también, por debajo

de la línea de nutrición en Argentina comparado con las cifras que hacen referencia a la producción-exportación de la matriz agroproductiva.

Quien analiza esta situación es Borrell (2019) que toma el período 1996-2016 para su análisis, considerando que a principios del mismo el 11% de la población total de América Latina y el Caribe padecían subnutrición, mientras que al finalizar el período dicho porcentaje se reducía al 6,1%. No obstante, en su estudio argumenta que, a pesar de dichas cifras, el caso de Argentina se tornaba paradójico ya que, a pesar de ser un país productor excedentario de materias primas alimentarias, en el año 2017 se estimaba que el porcentaje de personas en situación de pobreza era más del 31% de la población total (p.101).

Por otro lado, resultaría relevante destacar la situación de la población rural, ya que “la modernización agrícola que favorece la concentración de la tierra libera una gran cantidad de mano de obra” (Fogel & Riquelme, 2005, p.22). A su vez, también sería dable dar lugar para debate acerca de la debilidad de la participación social de la población rural en el marco del proceso de sojización de Argentina. Esto estaría relacionado con la corrupción y con determinadas políticas permisivas en favor de las grandes corporaciones.

El debate de la participación social resulta de un cuestionamiento sobre el rol del Estado y de su relación con la sociedad. Esto generó implicaciones para las políticas públicas, puesto que deben articular la democracia política con la participación social para que su gestión sea permeada por intereses de diversos actores sociales y políticos, y no solamente del Estado. (...) Esto justifica la predominancia del componente técnico controlando el proceso político de toma de decisiones en gran parte de las iniciativas de participación en políticas ambientales (Jacobi, 2009, p.49).

Por lo mencionado anteriormente, se podría considerar que sería de importancia tener la consideración de la sociedad civil sobre el proyecto de la Hidrovía y lo que ello implicaría, así como también una evaluación responsable del impacto socio-ambiental que supondría la puesta en marcha de este proyecto y el consecuente vuelco al sistema primario agroexportador de producción basado, sobretodo, en el cultivo de soja.

El futuro deseado de la cadena económica será más sustentable mientras más se apoye en la participación y el involucramiento de los ciudadanos, así como en las condiciones internacionales del desarrollo sustentable, tanto desde el punto de vista del cambio climático como de la conservación de la biodiversidad, tomando en cuenta la condición de ciudadanos emisores de polución como en la de usuarios consumidores de recursos naturales (Wilmsmeier, 2013, p.2).

El proceso de sojización en Argentina, dentro del esquema social, tendría una gran implicancia como materia de poder e influencia en lo que respecta a la política exterior del país. “Se desarrolla la concepción de la producción agroalimentaria como instrumento de poder en política exterior” (Borrell, 2019, p.114).

Se consideraría, entonces, que una de los peores errores que se podrían cometer con respecto a las poblaciones rurales, en el marco del proceso de sojización de Argentina a partir de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, sería la complicidad entre el sector político y los actores privados para arrasar y agotar los recursos naturales que serían fuente de biodiversidad y medio de vida de dichas poblaciones. Tendría que tenerse en cuenta que, la tierra para los campesinos significaría su fuente de vida y trabajo, un medio para satisfacer sus necesidades básicas.

Obtenidos con el beneplácito del poder político provincial, los permisos de deforestación acorralan a las comunidades aborígenes y campesinas, usurpando tierras, agotando sus recursos más elementales e implicando una incalculable pérdida de biodiversidad. Obedeciendo a los intereses de productores sojeros y agroindustrias, las empresas de desmontes concretan la ‘fabricación de campos’: arrasadas con topadoras, las áreas boscosas son calcinadas, destruyendo el medio de vida y la fuente de sustento de campesinos y aborígenes -tobas, wichís, mocovíes, tonocoté, vilela, lule, diaguitas, guaycurúes-, impidiéndoles el aprovechamiento de la leña para así acelerar su expulsión. Empujados a migrar masiva y compulsivamente a ciudades y pueblos próximos, esos grupos enfrentan una crítica situación social y sanitaria, engrosando los ya abultados cinturones urbanos de pobreza y miseria, y hallándose a merced de las enfermedades, la sed, la inanición y la desnutrición (Gómez-Lende, 2015, p.20).

Podría considerarse que el principal reclamo de las poblaciones rurales sería un reclamo de soberanía, que se trataría de una cuestión simbólica de cultura e identidad, frente a grandes corporaciones que avasallarían sus territorios y los despojarían de su lugar de trabajo y vivienda.

Por lo mencionado hasta aquí, podría entenderse que la resistencia de las poblaciones campesinas locales tendría que ver con la forma en que sus tierras fueron ocupadas y la manera en que las mismas poblaciones se vieron obligadas a dejar sus propias tierras. Es decir, se expulsaría a los pequeños campesinos de sus tierras, acabando con su agricultura que sería su fuente de vida y trabajo. Todo esto, sin tener en consideración, las consecuencias ambientales que produciría la invasión de las tierras por parte de las grandes corporaciones para el cultivo intensivo, ya que no sólo se contaminaría el medio ambiente, sino que también a las poblaciones que vivirían allí,

las que se verían fuertemente afectadas por las fumigaciones y los agrotóxicos utilizados en los cultivos de soja.

En lo que respecta a la relación directa que habría entre las grandes corporaciones y algunos miembros del poder político, podría decirse que se daría lugar, en palabras de Fogel & Riquelme (2005), a un “Estado permisivo que bajaría todas las barreras” (p.48) y facilitaría la instalación de un sistema de dominación basado en el modelo agroexportador. Habría elementos que indicarían que este modelo limitaría en grandes proporciones la posibilidad de desarrollo del mercado interno profundizando la pobreza. Esto se daría básicamente, según Fogel & Riquelme (2005) “expropiando tierras campesinas a favor del capital, y expulsando a población campesina sin generar fuentes de ocupación productiva de mano de obra, ya que la expansión sojera se da en el marco del crecimiento de la composición orgánica del capital” (p.48).

En este sentido, la precariedad en la forma de vida en las zonas rurales en connivencia con la presión que tendrían a migrar hacia otros pueblos y ciudades, favorecería a la “reproducción de estructuras sociales marcadas por la relación de dependencia de los pequeños productores campesinos y de los campesinos sin tierras con respecto a los grandes propietarios (Nagel, en Fogel & Riquelme, 2005, p.25).

Con respecto a los pequeños productores campesinos y aquellos campesinos sin tierra antes mencionados, también debería considerarse que la producción de soja implicaría la inversión en nuevas tecnologías por parte de los grandes propietarios y de las corporaciones involucradas en la cadena de producción del modelo agroexportador que reemplazarían la mano de obra de los mismos. Dicha tecnología iría generando una economía de escala que dejaría fuera del sistema al pequeño campesino. Según Fogel & Riquelme (2005): “la tecnología empleada en el cultivo de la soja cada vez ahorra más mano de obra, y las empresas van anexando pequeñas parcelas

campesinas desplazando a los campesinos que son expulsados de sus localidades” (p.75).

Esta situación se relacionaría a la necesidad excesiva de los empresarios de buscar zonas para cultivo en la medida en que los mismos se irían agotando. Esta dinámica dejaría fuera de juego a los campesinos que, no sólo serían desplazados de sus localidades, sino que, además, se los excluiría del acceso a recursos naturales.

Entonces podría deducirse que, la invasión por las grandes corporaciones hacia las zonas rurales que serían propiedad de los campesinos productores locales, iría acompañada no sólo de la expulsión y arrebato de sus propias tierras, sino también de la deforestación, tala de bosques y selvas para obtener mayor cantidades de tierras para el explotación del monocultivo, destrucción del suelo, el agotamiento de los recursos naturales y, de una contaminación ambiental que sería producto de fumigaciones, del uso de herbicidas, plaguicidas y demás agrotóxicos, que a su vez, perjudicarían la salud de las poblaciones rurales.

Dentro de la cuestión social se desprendería, también, la salud de la población de las zonas rurales. Esto se daría como consecuencia del uso de agrotóxicos como herbicidas y glifosato, entre otros, que perjudicaría gravemente la salud de las poblaciones que viven en las zonas de cultivo de soja transgénica. También se debería tener en cuenta el gran problema de las fumigaciones que afectaría directamente la salud de los campesinos.

El problema de las fumigaciones, en las áreas de cultivo de soja, estaría determinado por el alto grado de intoxicación que las mismas producirían en las zonas rurales donde viven las poblaciones campesinas. Al incrementar, las grandes

corporaciones, el territorio utilizado para el cultivo de soja, aumentaría de forma proporcional, las fumigaciones y el uso de agrotóxicos, herbicidas, etc.

Con el boom de la soja transgénica, sobreviene también otra forma de despojo cada vez más asociada a la difusión de los nuevos usos extractivos del territorio: la desposesión del derecho a la salud. La soja RR forma parte de un paquete tecnológico basado en semillas resultantes de la ingeniería genética -con pernicioso o, cuanto menos, incierto impacto sobre la salud- y una amplia gama de agrotóxicos (algunos de ellos prohibidos en los países centrales) como glifosato de amonio, atrazina, cipermetrina, glufosinato de amonio, DDT, 24D, endosulfán, insecticidas, cura-semillas y funguicidas. Voraz, la expansión oleaginosa ha empujado a los sembradíos de soja hasta el límite de los ejidos urbanos, donde las fumigaciones -amén de emponzoñar el aire y las aguas superficiales y subterráneas- generan múltiples patologías leucemia y otros tipos de cáncer, lupus, púrpura, alergias y trastornos inmunológicos, abortos espontáneos, nacimientos con malformaciones, etc- entre los habitantes de numerosas comunidades y localidades tanto del norte y sur santafesino, parte de Córdoba y Entre Ríos, como del Chaco, Salta, Formosa y Santiago del Estero (TEUBAL, 2006; RULLI, 2009) (Gómez-Lende, 2015, p.21).

Aquí se daría lugar a mencionar que la soja transgénica sería la contracara de la soja orgánica producida en pequeñas parcelas de campesinos-productores locales. A su vez, Bergallo (2014) hace un exhaustivo estudio de caso, llegando a la conclusión de que:

Lo que se pone en evidencia en los proyectos de desarrollo y una de sus consecuencias: las relocalizaciones masivas de personas es sobre todo la visión instrumental y en general la negación de las dimensiones social-cultural-ambiental.

Considerar estos aspectos significaría entender a las poblaciones como sujeto a la hora de tomar decisiones sobre qué es lo adecuado para su vida (p.13).

En este sentido, tendría gran importancia las opiniones y consideraciones de los campesinos que buscarían recuperar sus áreas de trabajo y de vida. El sector campesino necesitaría de la presencia de un Estado que pueda regular y limitar los avasallamientos de las grandes corporaciones. No obstante, dicho Estado no tendría que estar por encima de los intereses económicos y no dejarse cooptar por el sector empresarial sojero y las grandes corporaciones exportadoras. En este punto, cabría resaltar que, la mayor regulación debería estar asociada a que las grandes corporaciones instalarían su modelo de producción, despojando el modelo de producción local que llevarían los campesinos, a la vez que dicho modelo impuesto vendría de la mano del arrebato de la cultura y la identidad de los pueblos campesinos.

Se daría, entonces, un paralelismo entre la forma de trabajar de los campesinos locales y el modelo agroexportador intensificado por las grandes corporaciones, que derivaría inevitablemente en un choque de culturas. Tal es así que, Fogel & Riquelme (2005) analizan, haciendo referencia a las grandes corporaciones, que: “la ética del trabajo, como el mecanismo fundamental para acumular riquezas, está en la raíz del desarrollo del capitalismo occidental moderno” (p.169). Luego continúan argumentando que: “los campesinos son adeptos de una cultura agrícola comunitaria de origen indígena, fundada en la solidaridad y la producción de subsistencia” (Fogel & Riquelme, 2005, p.169).

El problema de los campesinos sería, principalmente, el ser despojados de sus áreas de trabajo que, a su vez, serían su fuente de vida y sus propias casas. Los campesinos y productores locales tendrían sus identidades y culturas en las áreas rurales. No obstante, la presión y el avasallamiento de las grandes corporaciones y de

los exportadores significaría una ruptura en el estilo de vida de los campesinos. El modelo agroexportador que sería intensificado como consecuencia del proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, sería generador de pobreza y desintegrador social.

Además, debería tenerse en cuenta que en el sector empresarial sojero entrarían no sólo los productores, sino también los portadores de insumos, de maquinarias, de agrotóxicos y los exportadores, entre otros. En toda esta cadena, habría gran presencia de empresas internacionales que buscarían obtener el monopolio de las tierras y la producción, de la biodiversidad y de los recursos naturales.

III.2.2 La cuestión ambiental

En el subcapítulo aquí presentado se intentará dar una aproximación de las consecuencias ambientales del proceso de sojización de Argentina a partir del proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Por tal motivo, lo que se pretende es explicar cómo el boom de la soja tendría una relación directa con el exterminio de la biodiversidad en las zonas rurales. En este sentido cabe destacar que: “La pobreza y la degradación ambiental van de la mano, sobre todo en áreas rurales, y la degradación de los recursos naturales ciertamente fue intensificada con la expansión de la soja” (Fogel & Riquelme, 2005, p.70). Este fenómeno se daría de la mano de las corporaciones y los grandes productores que harían un uso indiscriminado de agrotóxicos destruyendo los ecosistemas de las zonas rurales.

No obstante, como se menciona a lo largo de este trabajo de investigación, la sojización en Argentina es un proceso y, con esto, lo que se quiere aclarar es que como tal, se trata de una larga cadena que se va desarrollando paso a paso. Por tanto, la expansión sojera, que se vería agudizada por la Hidrovía Paraná-Paraguay, implicaría

una gran deforestación, es decir, la tala indiscriminada de árboles para la obtención de mayores cantidades de tierras para la cosecha y el mono cultivo intensivo de soja.

Cabría hacer mención al papel que las corporaciones biotecnológicas cumplirían en el proceso de sojización de la Argentina y su estrecha vinculación con el proceso de degradación ambiental. En palabras de Fogel & Riquelme (2005): “dichas corporaciones mercantilizan la naturaleza con una agricultura altamente tecnificada y capitalizada. Para los miembros de estas corporaciones, la biodiversidad es considerada solo por ciertos servicios ambientales, a saber, riqueza genética, recursos ecoturísticos y captura de carbono. Las grandes corporaciones controlan y explotan los recursos genéticos de los países al tiempo que invaden sus territorios con semillas transgénicas, destruyendo recursos naturales, comunidades campesinas e indígenas” (p.52).

Dentro del proceso de sojización de la Argentina en el marco de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, y, retomando el paralelismo producido por Gómez-Lende (2015) entre el ferrocarril y la hidrovía, sería importante también destacar la cuestión ambiental que, quienes consideran viable el proyecto sostendrían que se trataría de una construcción racional y comprometida, aunque habría varios huecos en esta defensa:

En la actualidad, la soja transgénica y la Hidrovía Paraná-Paraguay desempeñan el mismo papel que el ferrocarril durante el modelo agroexportador, sobre todo en lo referente al impacto ejercido sobre los bosques nativos, aunque a un ritmo mucho más acelerado que en el pasado: debió transcurrir media centuria (1937-1987) para que el país perdiera el 6,7% de sus bosques, pero bastaron sólo quince años (1987-2002) para que desapareciera el 17% (ARGENTINA, 2005), con epicentro en el ‘Impenetrable Chaqueño’ -la superficie boscosa autóctona más extensa de América Latina, después de la Amazonia- y la ‘Selva de las Yungas’ -que va desde Tucumán hasta Bolivia- (p.19).

En plena fiebre sojera, la deforestación ha aumentado sin cesar en la Argentina: entre 1998 y 2002, fueron taladas 432.827 hectáreas, a una tasa anual del 0,98%, una cifra que duplica el promedio africano y cuadruplica la media mundial; durante el siguiente quinquenio (2002-2006), fueron taladas otras 806.027 has -tasa del 1,93% anual-. La gravedad de la situación, las presiones de ONG's internacionales como Greenpeace y las reivindicaciones de comunidades aborígenes y campesinas obligaron a la sanción en 2007 de la Ley de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos, que prohíbe los desmontes durante el lapso que demande la realización, por parte de los gobiernos provinciales, de un inventario y ordenamiento territorial de sus bosques nativos. No obstante, el fenómeno aún no se ha revertido. En un universo de análisis formado por 16 provincias -Catamarca, Chaco, Córdoba, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Jujuy, La Pampa, La Rioja, Misiones, Salta, San Juan, San Luis, Santa Fe, Santiago del Estero y Tucumán- se deforestaron más de 720.000 hectáreas entre 2006 y 2007. Si bien durante el siguiente bienio (2007-2008) la tala mermó en gran parte del Chaco, Salta, Santiago del Estero y el noroeste santafesino en relación al período 2002-2006, aumentó con respecto al quinquenio 1998-2002: se desmontaron 136.000 hectáreas -tasa del 1,41% anual- (ARGENTINA, 2008; REZZANO, 2015). En las 16 provincias enumeradas, las cifras de deforestación aún son alarmantes: más de un millón de hectáreas entre 2007 y 2011, y más de 750.000 hectáreas entre 2011 y 2013; recién en el bienio 2013-2014 comenzó a observarse una ralentización del ritmo de desmonte -188.638 hectáreas-. No obstante, comunidades aborígenes diaguitas calchaquíes, wichís y tonokoté denuncian que, a pesar de las prohibiciones vigentes, la tala ilegal para monocultivo sojero continúa en las provincias de Salta y Santiago del Estero (Gómez-Lende, 2015, p.19-20).

Por otro lado, un gran impacto ambiental se daría también por el uso de insecticidas y herbicidas que contaminaría no sólo los suelos y el agua, sino que, además, perjudicaría notablemente la salud de las poblaciones campesinas que viven en las áreas fumigadas. Como consecuencia del uso de estos agrotóxicos, podría generarse en las personas enfermedades respiratorias y cáncer, entre otras.

Sería necesario detenernos aquí por un momento. En la cuestión de la degradación ambiental provocada por los agrotóxicos utilizados en el proceso de sojización argentina, debería entenderse que la contaminación de los recursos naturales implicaría directamente perjuicios sobre las poblaciones. Esto es porque se utilizarían herbicidas para el cultivo excesivo de soja y, después esa semilla, serían consumidas por las poblaciones. Es decir, las poblaciones consumirían semillas contaminadas.

Otro aspecto importante a destacar sería el de la deforestación de las zonas rurales con el propósito de ampliar las zonas de cultivo de soja. Dicha deforestación no sería arbitraria, sino que estaría destinada hacia las zonas de mayor producción sojera. Aquí nuevamente se plantearía el problema de las poblaciones que vivirían en dichas áreas y estarían siendo salvajemente despojadas de sus lugares.

Si se cruzan los datos emanados de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (ARGENTINA, 2007a) con las estadísticas agrícolas publicadas por el Ministerio de Agricultura de la Nación (ARGENTINA, 2015), se concluye que el 92% de la superficie deforestada en la pampa húmeda y el norte argentino entre 1998 y 2006 correspondió a las provincias que concentran el 65,8% del área sojera nacional. Orientada a liberar tierras para la expansión de la frontera oleaginosa, ese fenómeno funde en una misma problemática tres mecanismos de acumulación por despojo identificados por Harvey (2004): mercantilización y privatización de la tierra; expulsión

de campesinos y aborígenes; y degradación ambiental a gran escala (Gómez-Lende, 2015, p.20).

Con los datos arrojados hasta el momento en lo que hace referencia a la degradación ambiental, quedaría expuesto que, tanto la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, así como el proceso de sojización de la Argentina que vendría en relación directa, tendrían un trasfondo de destrucción de la biodiversidad en las zonas rurales. Tales áreas campesinas fueron construidas por las poblaciones que viven ahí, que son ahora desplazados como consecuencia del monocultivo extensivo por parte de las grandes corporaciones. Tal es así que Fogel & Riquelme (2005) argumentan:

El supuesto que manejan los empresarios de la soja es que la naturaleza tiene capacidad ilimitada para absorber agresiones o costos, y es ese supuesto precisamente el que no soporta ninguna verificación empírica, ya que ella más bien demuestra los límites de la naturaleza para absorber excesos (p.70).

Por lo mencionado anteriormente, entonces quedaría demostrado que el pensamiento de los empresarios sojeros quedaría reducido a una cuestión económica de mercado. Es por ello que, en tal sentido, el Estado Nacional debería ocupar el lugar de regulador para limitar los avasallamientos que las grandes corporaciones realizan en detrimento de las poblaciones campesinas y de las áreas rurales.

No podría concebirse a la naturaleza como ilimitada, ni mucho menos como resistente a una explotación excesiva y a agrotóxicos ilimitados. La contaminación ambiental que se produciría como desencadenante del agudizamiento del modelo agroexportador sería muy difícil de revertir. Por ello, se tornaría imprescindible el cuidado del medioambiente. Los costos ambientales serían muy altos y la reversión de la situación podría llevar miles de años.

A su vez, también debería tenerse en cuenta que, sumada a la contaminación del ambiente, el proceso de sojización también causaría daños en la salud de las poblaciones campesinas que estarían expuestas a los agrotóxicos. Esto también se daría por el consumo de la soja transgénicas.

El impacto ambiental de la expansión sojera viabilizada por la Hidrovía Paraná-Paraguay no se limita a la tala indiscriminada del bosque nativo y los conflictos sociales a ella asociados. Con el bosque nativo también desaparece buena parte de los factores responsables por la otrora generosa fertilidad de esas tierras; tarde o temprano, la soja deja tras de sí suelos yermos. La combinación de deforestación, fiebre oleaginosa, siembra directa, sobreexplotación de la tierra, escasa rotación agrícola y uso intensivo de agroquímicos extrae grandes (e insustituibles) cantidades de minerales. El monocultivo de soja implica, de hecho, la exportación de ‘suelo virtual’, drenando gratuitamente al mercado mundial recursos edáficos esenciales -nitrógeno, fósforo, potasio, calcio, magnesio, azufre, hierro, manganeso, boro, zinc, molibdeno, cloro, cobre-, generando la rápida destrucción de suelos frágiles que, al quedar expuestos por los desmontes a las altas temperaturas, la escasa humedad y la erosión eólica, sufren un rápido (y a menudo irreversible) proceso de desertización (PENGUE, 2010) (Gómez-Lende, 2015, p.21).

Habría elementos que indicarían que las áreas sembradas se elevaron produciendo mayor volumen de producción de soja. “Según el volumen producido, el principal grano es soja con el 45% del total (55 millones de toneladas), seguido por maíz con 40% (49,5 millones de toneladas) y trigo con 15% (18,4 millones de toneladas)” (Venesia, 2019, p.10).

Podemos mencionar otros impactos ambientales que podría producir el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay como la pérdida de la calidad y diversidad del paisaje,

pérdida de ecosistemas y biodiversidad, contaminación de las redes alimenticias y disminución de la cantidad de organismos acuáticos. También se agrega el aumento del material en suspensión y la pérdida de hábitats, poniendo énfasis principalmente en la disminución de la disponibilidad de agua para consumo (De Michelle, 2018, p.41).

III.3 La relación entre el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay y el proceso de Sojización de la Argentina

En este apartado, se pretenderá observar y analizar la estrecha relación que guarda el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay con el proceso de sojización de la Argentina. En este marco, es importante tener en cuenta como el poder estructural de las corporaciones privadas (ya sea de puertos, como tradings¹⁷) influyen en el nivel doméstico del comercio de soja.

En primer lugar, debería tenerse en cuenta que el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay surgiría como propuesta de varios gobiernos suramericanos de construir una vía marítima que se encargue del transporte de los productos de exportación producidos y/o elaborados en América del Sur. En este caso, Argentina no tomaría inadvertida la situación; sino por el contrario, el gran sector empresarial nacional vería una fuente de inversión para obtener una fuente de ganancias, a la vez que los grandes productores de soja –nacionales y transnacionales- verían en este proyecto una oportunidad para incrementar sus cultivos y, de esa manera, acrecentar sus riquezas.

El interés de la Hidrovía en el continente presente geopolíticamente un punto de gran importancia estratégica. “También se suma la importancia de la actividad sojera en

¹⁷ Se denomina una trading a empresas extranjeras que se instalan en el mercado local vinculando lo que se produce en el mercado interno con lo que se vende en el mercado exterior. Es decir, es una empresa extranjera que actúa como intermediaria entre el productor local y el mercado internacional.

el área que lleva a cruces entre el empresariado local y transnacional, además del desplazamiento de campesinos y la introducción de agrotóxicos y transgénicos” (De Michelle, 2018, p.32).

El comercio exterior de América del Sur con países de otros continentes, se realiza vía marítima, por lo que para el incremento del comercio los países requieren estar conectados mediante trayectos logísticos eficientes y con costos competitivos para todos los actores del transporte, incluyendo los modos de transporte terrestre, fluvial y marítimo, haciendo posible la conectividad del país con el interior y exterior (Sánchez & Gómez Paz, 2017, p.4).

En este sentido, teniendo en cuenta que América Latina sería una región que produciría commodities a gran escala, y que Argentina tendría una gran participación en el comercio de soja, sumado a que el mismo se realizaría, sobretodo, por vía marítima, comenzaría a deslumbrarse el motivo de la estrecha relación entre la Hidrovía Paraná-Paraguay y el proceso de sojización de Argentina, el cual sería un punto clave más en la totalidad del proyecto que el mismo indicaría.

El principal producto que moviliza la dinámica de la puesta en marcha de la Hidrovía Paraná-Paraguay, es la incorporación de la soja transgénica al comercio internacional.¹⁸

¹⁸ “El proyecto de abaratar los costos de transporte con la utilización de embarcaciones más grandes afianzó a Argentina, y principalmente a la zona del Gran Rosario —por su cercanía con la materia prima— como principal destino para invertir en la tritución y el procesamiento de soja. La devaluación de la moneda argentina (2001), y la incorporación masiva de la soja transgénica en el país aceleraron el proceso, estimulado por el renovado compromiso de los gobiernos de la Cuenca del Plata en reactivar el programa de la Hidrovía. Las condiciones del país permitían costos de tributación dos veces menores que los de los Estados Unidos y hasta tres veces menores que los de Brasil, y la hidrovía permitía contar con las cosechas de Bolivia, Paraguay y el sur de Brasil como insumo”. Ver: AA.VV. (2005). “*Los dueños del Río*”. Documento editado por: Taller Ecologista (Rosario), en el marco de la Coalición Ríos Vivos. Santa Fe, Abril de 2005. Revisado en julio 2006. Producción periodística y textos: Eliezer Budasoff.- Coordinación y Edición: Elba Stancich - Taller Ecologista: C.C. 441 — C.P. 2000 Rosario - Argentina - Info@taller.org.ar - www.taller.org.ar.

América Latina se comenzó a perfilar como una región productora de commodities a partir del crecimiento de los volúmenes exportados y, especialmente, de sus precios que contribuyeron a asegurar importantes saldos favorables en la balanza comercial (Navarro Rocha, 2015, p.8).

Argentina (tal como Bolivia, Paraguay y Uruguay) es el país exportador de granos que se destaca por no contar aún con las capacidades y proyectos de infraestructura portuaria necesarios para acomodar graneleros más grandes, lo que ha motivado frecuentes reclamos de ampliación de la hidrovía (Venesia, 2019, p.11).

Lo mencionado anteriormente –la producción de granos, especialmente semillas de soja en el caso argentino y la necesidad de infraestructura portuaria- podría incluirse en un proceso capitalista de acumulación del capital. Es decir, se trataría “de un sistema agroalimentario mundial bajo la égida de las grandes corporaciones asociadas a políticas de liberalización y ajuste estructural; grandes corporaciones que monopolizan la provisión de insumos y tecnología agropecuaria” (Fogel & Riquelme, 2005, p.53).

El incremento de inversión en infraestructura portuaria e hidroviaria produciría un efecto expansivo en materia de granos, tal como lo señalan Sánchez & Gómez Paz (2017): “el incremento de las prestaciones de servicios portuarios y de las vías navegables sobre la Hidrovía Paraná-Paraguay condujeron a la expansión de la producción agrícola y su industrialización, y al crecimiento de la productividad” (p.2).

No obstante, a lo referido anteriormente, tendría que destacarse que, tanto el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay como el proceso de sojización de la Argentina, producirían graves daños a la flora y fauna de los territorios, ya que no se contarían con estudios ambientales que midan realmente el impacto y, la

contaminación sería gravemente perjudicial tanto para las comunidades como para la biodiversidad en general.

Sánchez (2003) analiza el desarrollo de una zona agrícola, partiendo del supuesto de que las inversiones en infraestructura contribuyen a la reducción de los costos y al aumento de la productividad. La hipótesis central es que las inversiones en infraestructura de transporte son condición necesaria para el desarrollo productivo de una región, en particular aquella ligada al comercio exterior, como los puertos y las vías navegables, quedando ésta demostrada al observarse una correspondencia positiva entre la evolución de las prestaciones de servicios portuarios e hidroviarios (con menores costos y tiempos operativos, mayor confiabilidad y nuevos servicios), con la expansión de la frontera agrícola, el crecimiento de la productividad y la producción agrícola y su industrialización (p.30).

Por lo mencionado anteriormente podría agregarse que, no obstante que las inversiones en infraestructura traerían mayor productividad abaratando costos, también se debería tener en cuenta a manos de quién/es vendrían dichas inversiones tanto en lo que respecta a la Hidrovía Paraná-Paraguay como a la producción agrícola. Esto sería debido a que en la mayoría de los casos el control de los territorios de producción de soja estaría ejercido por empresarios que no tendrían en consideración los recursos naturales de dichos territorios junto con la población que viviría en ellos, provocando un avasallamiento sobre la biodiversidad.

Sería importante destacar que, quienes efectuarían prácticas productivas, tanto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay como aquellas extractivas relacionadas al monocultivo de soja, no generarían un desarrollo socioeconómico. Es decir, Argentina serviría como entregadora de territorios para las prácticas de explotación y extracción de las grandes corporaciones.

En este sentido, el sector privado nacional e internacional involucrado en la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, así como los que forman parte del proceso de sojización de Argentina, encontrarían un respaldo en el Estado Nacional que les otorgaría legitimidad para avanzar con dichos proyectos.

El caso de la soja es arquetípico: el cono sur de América Latina agrega más de la mitad de la producción mundial, contexto en el cual son cruciales las hidrovías del área de los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y Río de la Plata. El catalizador del sistema es, sin duda alguna, la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) (Venesia, 2019, p.8).

La flota que desarrolla la actividad de transporte en la Hidrovía Paraguay-Paraná se encontraba integrada al finalizar el año 1998 por un parque de 794 barcasas, con una capacidad primordialmente comprendida entre 1.200 y 1.500 toneladas, cuya organización en convoyes está asegurada por 85 remolcadores. La composición interna de la flota revela con total nitidez la prioridad otorgada por Argentina y Paraguay al transporte hidroviario como factor de articulación territorial e instrumento de proyección hacia los mercados internacionales. En efecto, Argentina concentra casi el 60% del parque de barcasas (474) y cerca de la mitad (40) de los remolcadores (Manero y Pastor Antolín, 2003, p.311).

El capital invertido en la ampliación de los sistemas portuarios y en la construcción de hidrovías, parecería responder al apoyo de la producción agrícola y su crecimiento en la región, para llegar así a la expansión del comercio exterior de productos primarios. En palabras de Sánchez & Gómez Paz (2017):

El incremento en inversiones en infraestructuras se observó en particular en el desarrollo de las prestaciones portuarias e hidroviarias, que han apoyado el desarrollo de la región agrícola antes mencionada y su productividad. Se observa que el principal

agente de la expansión agrícola, en la región bajo estudio, ha sido la soya y el incremento de sus precios internacionales actuaron, en un importante período, como fuerte impulsor de la expansión productiva (p.5).

En efecto, podría indicarse que esta prioridad de Argentina en relación al transporte, derivaría en la concentración de grupos de poder orientados a satisfacer las demandas de los mercados extranjeros, tal como lo explican Manero y Pastor Antolín (2003): “se advierte, paralelamente, un claro proceso de concentración empresarial en el sector, ya que casi la mitad del parque de barcazas, que se desplaza por la Hidrovía se halla controlada por tres empresas” (p.311). A esto podría agregarse que no hay quien cuestione la presencia de grandes corporaciones en los territorios nacionales, ya sea para la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay como para la profundización del modelo agroexportador. Los únicos que lucharían serían los campesinos despojados de sus propios territorios y, por ende, de sus culturas e identidades. En otras palabras, podría decirse que:

La colocación del grano en un puerto de exportación registra en la Hidrovía un flete equivalente a un tercio del vigente en el transporte viario a través de camión. Si se tiene presente, asimismo, que los costes operativos de los puertos marítimos de Brasil son superiores a los de Rosario y, en general, a los establecidos en el sistema portuario del bajo Paraná, puede concluirse que el ahorro inducido por el desplazamiento del grano en barcazas se sitúa entre 30 y 35 dólares por tonelada (Manero y Pastor Antolín, 2003, p.311).

Dentro del modelo agroexportador, podría apreciarse la presencia de actores privados que controlarían y dominarían los territorios conjuntamente con la apropiación de condiciones materiales. También podría sumarse la explotación de los productores campesinos de dichos territorios rurales que serían desplazados de sus propias tierras y

obligados a vender sus pequeñas parcelas a bajo costo. Un estudio realizado por Sánchez, Sánchez, & Saade (2017) acerca del impacto de la infraestructura sobre la producción agrícola indica que:

Sobre la base de la información histórica 1969-2016 del comportamiento de las variables que explican la producción agrícola argentina de maíz, trigo y soya, el análisis cuantitativo arroja la siguiente conclusión: un pie adicional de profundidad de la hidrovía provoca un 6% anual de aumento de la producción agrícola, caeteris paribus el resto de las variables económicas (p.36).

La composición interna de los flujos de mercancías, según la información estadística proporcionada por la citada Cámara de Comercio, revela que en el momento presente la Hidrovía Paraguay-Paraná opera, ante todo, como un corredor de transporte fluvial especializado en la exportación de productos básicos y de materias primas sometidas a una primera transformación industrial, como puede colegirse del nítido predominio de la corriente circulatoria de dirección norte-sur (Manero y Pastor Antolín, 2003, p.311).

Aquí es donde la soja en Argentina comenzaría a tomar un papel importante en la Hidrovía Paraná-Paraguay, ya que, dentro de las exportaciones argentinas, predominarían, ante todo, las exportaciones de soja. Por ello, en el marco de la Hidrovía Paraná-Paraguay, Argentina tomaría ventajas de este corredor marítimo y fluvial para aumentar y profundizar el comercio de soja abasteciendo a los mercados internacionales con productos primarios. En palabras del autor, podría decirse que:

Se advierte, en este sentido, una clara hegemonía de las exportaciones de soja (tanto en grano, como en forma de torta, aceite y harina), que, exigüamente completadas por las de trigo y otros granos y aceites vegetales, nutren casi el 40% (4,3 millones de

toneladas) de las mercancías que circulan por la Hidrovía (Manero y Pastor Antolín, 2003, p.312).

En lo que respecta más específicamente a la región de Rosario-Santa Fe, Manero y Pastor Antolín (2003) dirán:

La Hidrovía Paraguay-Paraná potencia la articulación territorial en el seno de MERCOSUR y la proyección exportadora de un espacio regional emergente, esto es, la provincia argentina de Santa Fe y el área metropolitana de Rosario. La ya materializada ampliación de la capacidad de la Hidrovía ha robustecido la posición de Rosario y, por ende, del conjunto de la mencionada Provincia, como centro exportador de productos agrarios (aceite de soja, cereales, azúcar...), función coadyuvada por la privatización y previsible modernización del puerto rosarino auspiciada por el ENAPRO (Ente Administrador del Puerto de Rosario) (p.312).

En esta línea, Juan Carlos Venesia, director del Programa de Infraestructura de la Universidad Nacional de Rosario, elabora un informe sobre los beneficios de la Hidrovía y la relación de ésta con la producción de granos. De esta forma, Venesia (2019) argumenta que “una nueva ampliación de la hidrovía, según un estudio publicado en 2017, representa un impulso de expansión adicional que se ha estimado en poco más del 6% anual acumulativo, a partir de lo cual se espera que el fenómeno de expansión de las superficies cultivadas y de la producción crezcan a ese ritmo a partir de la ampliación” (p.5). Esto significaría beneficios directos para los productores agrícolas, en tanto habría elementos que indicarían que la construcción de la Hidrovía impactaría directamente en forma positiva sobre el cultivo de soja.

A su vez, basado en las experiencias internacionales, se presenta el beneficio adicional para el productor medido en dólares por cada tonelada producida. Se verá en

el documento que estudios realizados en los Estados Unidos demuestran que, en condiciones similares a las actuales, una ampliación de las vías navegables interiores facilitarían a los productores agrícolas recibir unos CINCO (5) dólares americanos adicionales por cada tonelada producida y que por las condiciones de competencia y las similitudes con la hidrovía, la mencionada proyección de beneficios adicionales para los productores de soja de los Estados Unidos puede trasladarse directamente al escenario de los cinco países alrededor de las hidrovías del sur de América del Sur, previo a la incidencia tributaria que varía de país en país (Venesia, 2019, p.5-6).

Por otro lado, Chimur (2004) agrega que: “los intereses que se toman en cuenta son de los inversores que pertenecen a los grandes complejos de extracción de recursos naturales (sectores: mineros, agroindustriales –básicamente monocultivos transgénicos-, forestales, etc.) y/o de prestación de servicios (megaobras, transporte, energía eléctrica, gas, agua, etc.)” (p.2).

Teniendo en cuenta la orientación que se pretende establecer a lo largo del presente trabajo de investigación, en lo que respecta a la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, profundización del modelo agroexportador que significaría la extracción de recursos naturales, el cultivo de soja y su consecuente degradación del suelo, entre otros, sumado esto a que la actividad primaria no sería generadora de valor agregado en las cadenas productivas y, por lo tanto, no sería considerada como fuente generadora de empleo, Venesia (2019) profundizaría esta teoría diciendo que con la Hidrovía “se espera que América Latina y el Caribe continúen elevando su participación en las exportaciones agrícolas mundiales” (p.6).

En este sentido la integración física no sólo actúa como un facilitador del extractivismo, garantizando como ya vimos vías de acceso y medios para el traslado de commodities y su relación con el mercado y la demanda mundial, sino que participa

también profundizando las consecuencias que este modelo trae para el conjunto de los pueblos de Nuestra América (Navarro Rocha, 2015, p.15).

Venesia (2019) consideraría viable el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay argumentando que “en términos de competitividad, nótese que los tres grandes productores mundiales de soja son Estados Unidos, Brasil y Argentina, que suman el 81% de la producción mundial, razón por la cual las condiciones de infraestructura y competencia deben ser analizadas entre ellos” (p.9). Esta postura la justificaría sosteniendo que “frente a esta realidad, se destaca la importancia de la apertura comercial a nivel mundial y la necesidad de dar respuestas eficientes y escalables en la provisión de infraestructura de transporte y de facilidades en las cadenas logísticas de los productos del agro” (Venesia, 2019, p.9).

En relación a lo anterior, se podría interpretar que, en definitiva, el objetivo máximo del proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay no sería otro que el de una apertura liberal, en términos comerciales, para la exportación de granos, más precisamente soja, a precios competitivos (sacando una ventaja comparativa en los costos de transporte), beneficiando a un reducido sector que monopolizaría la concentración de capital, en detrimento de una población en general. Venesia (2019) enfatiza diciendo que:

La naturaleza de los productos exportables en que se especializa la Argentina y centralmente el área de influencia de la HPP, hace que una mejora del costo del transporte tiene un efecto más importante en la competitividad de las exportaciones de la región con respecto a una situación previa a las mejoras de la infraestructura que provocó el cambio. En otras palabras, mejores condiciones de transporte aumentan la competitividad de los productos exportados (p.9).

Tal como se puede apreciar en el párrafo anterior, quienes aplauden el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay se concentrarían en las ventajas en cuanto a costos de transporte y mayor productividad de los bienes exportados, en el caso argentino se trataría sobre todo de la soja. Sin embargo, parecería que no contemplarían la pobreza estructural que generaría la intensificación del modelo agroexportador producto de la desocupación, que iría de la mano con el arrebato de la cultura y la identidad de las poblaciones campesinas de las zonas rurales. A su vez, tampoco serían tomado en cuenta el avasallamiento contra los suelos, los recursos naturales, la contaminación ambiental, en definitiva, la biodiversidad. Con relación a lo mencionado, Fogel & Riquelme (2005) argumentarían que las multinacionales:

Hacen caso omiso a las leyes de protección ambiental; no presentan plan de inversión alguno; insumen escasa o nula mano de obra local y terminan desplazando a los pequeños productores campesinos y trabajadores del sector terciario hacia zonas urbanas saturadas (p.126).

Otra cuestión que resultaría llamativa en este aspecto sería la gran concentración del capital en manos del sector empresarial y de las grandes corporaciones nacionales y transnacionales. En este sentido, Fogel & Riquelme (2005) propone una proposición a ser verificada: “La expansión de la soja y la incidencia de la pobreza tienen una relación directamente proporcional, siendo más intenso el empobrecimiento en los departamentos con mayor área sembrada de soja; los departamentos pioneros en este cultivo tienen incidencia alta de pobreza, en los distritos en los que no se dio una expulsión masiva de la población” (p.54).

En este sentido, podría hacerse referencia a que la concentración del ingreso en manos de actores privados nacionales, así como de corporaciones transnacionales, sería

consecuencia del proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay y, por lo tanto, del proceso de expansión de la soja en Argentina.

Como se intentó demostrar a lo largo del presente trabajo de investigación, la concentración del ingreso no sólo generaría pobreza, sino que, además, impediría el desarrollo económico. Al dejar en manos privadas y, mayormente extranjeras, las inversiones de la construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, conjuntamente con la profundización del modelo agroexportador, se complicaría la generación de valor agregado en las cadenas productivas.

Con todos los datos arrojados hasta el momento, podría decirse entonces que el principal cuestionamiento del proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay y su desencadenante en el proceso de sojización de Argentina, arrojaría riquezas para unos pocos y pobreza para muchos. En otras palabras, podría decirse que el foco que estaría puesto en la generación de riquezas para unos pocos, no tendría en cuenta el bienestar de la población en general.

IV. CONCLUSIONES

Como bien se dijo al comienzo de la investigación, teniendo en cuenta la época en que se comienza a planificar la Hidrovía Parana-Paraguay, en palabras de Mauro Botazzi (2018):

Se produce el fenómeno de reprimarización (en países como Argentina o Brasil) o profundización de la primarización (en países como Venezuela o Chile), donde la región se vuelca a la especialización en la producción de materias primas y productos primarios para la exportación a mercados externos, con escaso o sin valor agregado y sin generar encadenamientos productivos en sus regiones lo que se traduce en una muy deficiente demanda laboral por parte de esas actividades productivas. Y aquí entra en cuestión la noción de extractivismo o, mejor dicho, neo-extractivismo (p93).

Con respecto a la relación entre la Hidrovía Paraná-Paraguay y el proceso de sojización de la Argentina, tema central de la presente investigación, en palabras de Victoria De Michelle (2018), la Hidrovía Paraná-Paraguay: “es un vehículo para el mejoramiento de la navegabilidad y para la circulación, principalmente de soja, hacia los mercados extranjeros; con enormes consecuencias socio-ambientales, olvidando los objetivos relacionados con el desarrollo de las regiones y las poblaciones” (p.58).

Por lo tanto, frente a la iniciativa de Brasil, en el año 2000, de estructurar y dar forma a la Iniciativa para la Integración Regional Suramericana, surgió el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Todo esto se desarrolló un escenario internacional de ascenso de la hegemonía unilateral norteamericana que, específicamente, en América Latina se visualizó con la apertura de los mercados y la desregulación del Estado, así como con la aceptación del Consenso de Washington, entre otras cuestiones. En este sentido, Botazzi (2018) argumenta que:

Maristella Svampa considera que la región latinoamericana se benefició, desde comienzos del siglo XXI, por un ``cambio de época'' que se refiere al aumento considerable del precio de los commodities que la región exporta al resto del mundo, posibilitando con el mayor volumen de ingresos monetarios la implementación de programas o políticas sociales que permitieron disminuir sensiblemente los índices de pobreza y desocupación, al menos hasta fines de la década (p.93).

Sin embargo, lo que para algunos se trata de la promoción del desarrollo regional bajo la premisa de una hidrovía sustentable, para otros implica el ocaso de las condiciones de vida, sociales y ambientales. Pues, el proyecto de construcción de la Hidrovía Paraná-Paraguay surgió bajo la premisa de que se trataría de un sistema fluvial que posibilitaría aumentar la cantidad de exportaciones generando la inserción de la región al mundo y, como muchas veces sucede, la teoría difiere de la práctica, y esta no es la excepción.

Es importante reconocer que la extensa área de influencia directa de la Hidrovía Paraná-Paraguay, abarca un inmenso territorio donde se produce soja, algodón, girasol, mineral de hierro, entre otros. Dentro de este inmerso campo industrial, se encuentra una sociedad cuyo sustento de vida se basa en el cultivo y producción de los diversos productos. Se trata de poblaciones que, muchas veces ven menoscabados sus derechos por grandes corporaciones que se instalan en sus tierras para ejercer un uso abusivo del extractivismo. A su vez, son estas poblaciones las que sufren las consecuencias del uso de los herbicidas y agrotóxicos utilizados por las grandes corporaciones para el cultivo de soja.

Uno de los resultados a los que se llega a partir de la investigación es que el principal atractivo del megaproyecto implica, para los grupos monopólicos comercializadores de granos, la posibilidad de aumentar el número de sus exportaciones

en grandes volúmenes y, por lo tanto, la posibilidad de seguir explotando las tierras, cada vez con mayor intensidad por medio del monocultivo intensivo. El mismo interés lo tienen los inversionistas del transporte fluvial; aquellos que obtienen las concesiones para los puertos y terminales portuarias, así como las empresas que apuestan a obtener las concesiones de las obras de infraestructura. Se vislumbra, entonces, que el gran interés que hay detrás de los grupos que aplauden y defienden el proyecto es netamente económico.

Sin embargo, este beneficio económico se da en perjuicio de:

- ✓ La sociedad que vive en las poblaciones rurales y se ven obligados a desplazarse hacia zonas urbanas a la vez que se les quitan sus tierras y su sustento de vida. A su vez, se produce una concentración de la riqueza generando desigualdades sociales. Esto es debido a que, muchas veces, se venden las tierras produciéndose una migración hacia los centros urbanos. Producto de esto, se da una disminución del medio rural;
- ✓ El medio ambiente, producto de una gran deforestación, uso abusivo de agrotóxicos, contaminación atmosférica, destrucción de los ecosistemas, pérdida de biodiversidad y la degradación ambiental. A su vez, como es de público conocimiento el agua es un recurso agotable. La puesta en marcha de la Hidrovía Paraná-Paraguay llevará a la explotación del agua y posterior disminución de su cantidad, generando un riesgo en la renovabilidad del recurso hídrico. “En definitiva, el resultado que arrojará ese cúmulo de situaciones será la privatización de nuestra biodiversidad” (De Michelle, 2018, p.37).

- ✓ La región que, una vez más, repite la historia de dependencia económica-comercial hacia las grandes potencias. Esto es debido a la profundización del modelo agro-exportador y un vuelco a la reprimarización de la economía a partir del neo-extractivismo. “Por consiguiente, este proceso de reprimarización económica vuelve a disponer y solidificar a la región latinoamericana en su clásico papel de mero exportador de recursos naturales, prolongando indefinidamente nuestra vulnerabilidad y dependencia con respecto a las potencias internacionales que demandan nuestros básicos productos, pero nada más” (Botazzi, 2018, p.76).

Pues, en definitiva, se pretende utilizar la hidrovía para optimizar los tiempos de transporte a partir del aumento de la cantidad de productos exportados, sin tener en consideración la destrucción de la biodiversidad y ecosistemas, y de cualquier forma de vida que habite en los espacios que comprende.

Otro resultado al que se llega es que, para la Argentina, la Hidrovía Paraná-Paraguay, implica un proceso de privatización de puertos y espacios públicos, destinados a corporaciones privadas para su explotación, tanto en lo que respecta a la construcción de puertos privados o ensanchamiento de terminales portuarias, como a la apropiación de espacios públicos con el objetivo de expandir plantas para la explotación del suelo y el mono cultivo de soja. Así lo afirma De Michelle (2018): “El proceso privatizador que aceleró la HPP se evidenció en Argentina con la obra de dragado, balizamiento y demás infraestructuras portuarias, sobre todo en el curso medio del Río Paraná” (p.45).

La reprimarización de la economía, basada en la extracción de los recursos naturales y la explotación de los suelos y tierras, para un uso abusivo del monocultivo de soja, por parte de las grandes corporaciones, se da por medio de la deforestación y, también, a

través del avasallamiento de las tierras de los campesinos locales. La decisión de qué producir en esas tierras se concentra en pocas manos y el fin siempre es el mismo: el monocultivo excesivo para la cosecha y posterior exportación de grandes volúmenes de soja produciendo una extranjerización de la economía argentina.

Esta situación de reprimarización de la economía se puede relacionar con el Caso Vicentin, la sexta agroexportadora del país que en diciembre de 2019 presentó “*estrés financiero*” e incapacidad para pagar sus deudas y, a principios de 2020 se declaró en concurso de acreedores. Francisco Lucotti analiza la situación por medio de una nota desde “Mundo Sputnik¹⁹”. En primer lugar, Lucotti (2020) explica el modelo agroexportador en la Argentina de los últimos años: “En Argentina, las retenciones tenían un diferencial, por lo que convenía procesar harina, biodiésel o aceite en vez de exportar el grano, y eso incentivaba la industrialización. A partir de que el Gobierno de Macri lo elimina, creció la reprimarización”.

Se observa cómo el Estado tiene un rol central en cuanto a la toma de decisiones para promover un desarrollo equitativo y sostenible o bien para acentuar un modelo de producción neo-extractivista concentrando las riquezas en un pequeño sector empresarial nacional y extranjero.

En la nota, Lucotti (2020) le realiza una entrevista a Mangione²⁰ quien argumentó que: “si no se discute el modelo, la distribución de la tierra, cuestiones más profundas de la producción, la comercialización sola no te resuelve el problema”.

¹⁹ Ver: “Caso Vicentin: una ventana al verdadero poder del agronegocio en Argentina”. Recuperado de: <https://mundo.sputniknews.com/america-latina/202006271091898381-caso-vicentin-una-ventana-al-verdadero-poder-del-agronegocio-en-argentina/>

²⁰ Germán Mangione es un periodista de investigación especializado en el sector agrícola de la provincia de Santa Fe.

Por su parte, sobre la pregunta de investigación planteada, acerca de si la Hidrovía Paraná-Paraguay implica un incremento del proceso de sojización en la Argentina durante el período 2015-2019, se puede concluir que, según la bibliografía utilizada y el análisis realizado, el proyecto genera en las grandes corporaciones comercializadoras de granos, una necesidad de intensificar las producciones a partir de la extensión de los cultivos de soja e incrementar el modelo neo-extractivista y, por lo tanto, se ve acentuada la perpetración del modelo agroexportador. Como consecuencia, se agudiza la reprimarización de la economía privilegiando al capital privado extranjero y nacional.

Es decir, se trata de un sistema de poder en que empresas extranjeras se instalan en el país, con el respaldo del Estado, teniendo la potestad de extraer los recursos naturales y explotar los suelos sin demasiado control ni restricción o regulación, siendo el objetivo la comercialización de soja transgénica y, la profundización del modelo agroexportador. De esta manera, el Dr. Lavallén (2020) argumenta que: “Progresivamente, la soja se fue convirtiendo en el principal producto de exportación, de la mano de la intervención de las grandes multinacionales en la política y la economía del país” (p.10).

Todo esto se da en un contexto donde los flujos comerciales de las exportaciones nacionales son mayoritariamente de soja. De ahí se entiende el afán de los perpetradores de este modelo de ir por más volúmenes de exportaciones. Sin embargo, debe entenderse que no se trata de una oleaginosa, sino de un modelo productivo que responde a un enclave agroexportador que impide el desarrollo de la nación.

Se trata de, en términos de Harvey, una “*acumulación por desposesión*” de los territorios, donde el extractivismo toma la forma de explotación de las áreas campesinas. Esta situación viene de la mano de la contaminación ambiental, la degradación y contaminación del suelo, la contaminación del agua, el uso abusivo de

agrotóxicos y herbicidas, la explotación de recursos naturales agotables, la usurpación de las tierras de los campesinos locales, las deforestaciones y tala de árboles para la obtención de mayores cantidades de tierra para el mono cultivo excesivo de soja, la pérdida de biodiversidad, entre otras prácticas llevadas a cabo por medio de las grandes corporaciones que arrasan con el sustento de vida de los productores locales.

El reclamo de soberanía y respeto por su fuente de vida es la identidad de una cultura que cada vez siente más la desposesión de sus territorios. A su vez, como consecuencia de estos avasallamientos, la salud de las poblaciones campesinas también se ve deterioradas por el uso de agrotóxicos y herbicidas, así como de las fumigaciones que los afectan directamente.

Otro elemento importante a destacar es la dependencia nacional que genera la profundización del modelo agroexportador a partir de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Se trata de un enclave sojero que, no sólo impulsa y profundiza la presencia de corporaciones extranjeras en el país, sino que, además perpetúa la dependencia económico-comercial argentina en las exportaciones, lo que no sólo significa una mala distribución de las riquezas, sino que además significa una dependencia hacia las grandes potencias que compran soja.

Para finalizar, es de suma importancia pensar para quién es la Hidrovía Paraná-Paraguay y desde qué mirada se la va a tomar. En otras palabras, si se va a llevar a cabo en manos de los grupos económicos que se quieren llevar las riquezas del continente y pretenden una integración subordinada o de aquellos que tenemos el interés de promover un desarrollo e integración equitativo y sustentable. En este sentido, se pronuncia el Dr. Lavallén (2020):

Los dividendos del modelo agroexportador son importantes, y pueden ser la base de un apuntalamiento económico del país, pero debe ser bajo un prisma distributivo, más diversificado, descentralizado, y obviamente, políticamente planificado. Las posibilidades que ofrecen la infraestructura fluvial y la modernización del entramado del Estado en los años de Democracia, ilusionan y prometen, pero sin inclusión y sin cuidado por la biodiversidad, nos obligan a ser cautelosos en cuanto a sus alcances, y sus efectos (p.15).

V. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bergallo, G. E. (19 de Marzo de 2014). *Culturelink*. Obtenido de www.culturelink.org
- Borrell, J. J. (2019). *Geopolítica y alimentos: el desafío de la seguridad alimentaria frente a la competencia internacional por los recursos naturales*. Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina: Biblos.
- Botazzi, M. (2018). *El potencial aporte de Maristella Svampa al estudio de las Relaciones Internacionales latinoamericanas. Un intento por construir una insubordinación fundante epistémica*. Rosario: Universidad Abierta Interamericana.
- Budasoff, E. (2005). Los dueños del río La hidrovía Paraguay-Paraná: el negocio de los recursos en América Latina. *Taller Ecologista*, 27-39.
- Carou, H. C. (1993). *Elementos para una Geopolítica Crítica: tradición y cambio en una disciplina maldita*. Madrid: ERIA.
- Chimur, R. (2004). *Servindi*. Obtenido de Servicios de Comunicación Intercultural: <https://www.servindi.org>
- Colacrai, M., & Zubelzú, G. (2004). *Las vinculaciones externas y la capacidad de vinculación internacional desplegadas por las provincias argentinas en la última década. Una lectura desde las Relaciones Internacionales*. Rosario: Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI).
- De Michelle, V. (2018). *Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA): ¿cooperación regional o articulación comercial? Una aproximación para el estudio de la Hidrovía Paraná-Paraguay*. Rosario: Universida Abierta Interamericana.

- Escudé, C., & Cisneros, A. (2003). Las "relaciones carnales": Los vínculos con las grandes potencias, 1989-2000. En C. Escudé, & A. Cisneros, *Historia de las relaciones internacionales Argentina postmoderna (1989-2000)*. (pág. 378). Buenos Aires: Consejo Argentino para las Relaciones.
- Fogel, R., & Riquelme, M. (2005). *Enclave sojero, merma de soberanía y pobreza*. Asunción: Centro de Estudios Rurales Interdisciplinarios (CERI).
- Gómez-Lende, S. (Enero-Julio de 2015). Circulación Y División Territorial Del Trabajo: La Hidrovía Paraná-Paraguay, El Avance De La Soja Y El Agravamiento De La Crisis Socio-Ambiental En La Argentina (1996-2014). *Revista Eletrônica Georaguaia*, 1-26.
- Gómez-Lende, S. (2019). Modelo extractivo en Argentina (1990-2016): ¿del extractivismo clásico neoliberal al neoextractivismo progresista? Tres estudios de caso. *Sociedad y Economía*.
- Halliday, F. (2006). *Las Relaciones Internacionales y sus debates*. Madrid: Centro de Investigación para la Paz (CIP-FUHEM).
- Harvey, D. (2004). *El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión*. . Buenos Aires: CLACSO.
- Jacobi, P. R. (2009). Governança da Água no Brasil: uma visão interdisciplinar. 35-39.
- Keohane, R. O. (1984). *Después de la Hegemonía*. Buenos Aires, Argentina: Grupo Editor Latinoamericano.
- Krasner, S. (1978). *Defending de National Interest: Raw Materials Investments and U.S Foreign Policy*. Princeton .

- Lavallén Ranea, F. (2020). *Claves para el fortalecimiento democrático del Paraguay. La Hidrovía Paraná-Paraguay, infraestructura para el desarrollo y potencialidades para el crecimiento económico*. Rosario: Universidad Abierta Interamericana.
- Lucotti, F. (27 de 06 de 2020). Caso Vicentin: una ventana al verdadero poder del agronegocio en Argentina. *Sputnik Mundo*, pág. 1. Recuperado de: <https://mundo.sputniknews.com/america-latina/202006271091898381-caso-vicentin-una-ventana-al-verdadero-poder-del-agronegocio-en-argentina/>
- Manero, F. M., & Pastor Antolín, L. J. (2003). Impactos ambientales y rearticulación territorial en el área de MERCOSUR: el significado de la Hidrovía Paraguay-Paraná. *Ería: revista cuatrimestral de geografía*(62), 303-315.
- Mello Sant'anna, F., & Villar, P. C. (abril-enero de 2015). Gobernanza de las aguas transfronterizas: fragilidad institucionales en América del Sur. *Redalyc*, 53-74.
- Menna, J. C. (s.f.). El Transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná. *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario*, 28-32.
- Navarro Rocha, L. E. (2015). *Acumulación por despojo en América Latina: los casos de IIRSA y COSIPLAN*. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, Buenos Aires.
- Nuñez, T., Humphreys Bebbington, D., & Mego, A. (Octubre de 2007). *IIRSA: ¿Otra Oportunidad Perdida?*
- Rose, G. (1998). *Review: Neoclassical realism and theories of foreign policy*. World Politics.

- Sánchez, R. (2003). *Infraestructura, transporte y desarrollo productivo de una región agrícola: un caso de Argentina*. Buenos Aires: CEPAL.
- Sánchez, R., & Gómez Paz, M. A. (2017). *Efectos económicos de cambios en las redes de infraestructura logística. Dos estudios de casos en Argentina*. CEPAL.
- Sánchez, R., Sánchez, S., & Saade, M. (2017). *La relación entre la infraestructura y el desarrollo*. CEPAL, Naciones Unidas.
- Svampa, M. (2008). *Movimientos Sociales y nuevo escenario regional. Cambio de época*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Tokatlian, J. G. (1999). El alineamiento argentino con Estados Unidos. *Nueva Sociedad*, 21-26.
- Tulchin, J. (1999). Latinoamérica en el Sistema Internacional. *Revista de Relaciones Internacionales N°17*, 1-62.
- Venesia, J. C. (2017). *HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ OPORTUNIDAD PARA EL DESARROLLO DE ROSARIO*. Rosario.
- Venesia, J. C. (2019). *Beneficios Históricos y Esperados de la Hidrovía y su ampliación para los productores agrícolas y el transporte*. Universidad Nacional de Rosario, Rosario.
- Wilmsmeier, G. (2013). Conectando América del Sur: Movilidad fluvial y sistemas de navegación fluvial. *Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe*(327), 1-15.
- Zibecchi Monday, R. (2010). *IIRSA: la integración a la medida de los mercados*.