

DOSSIER



Presentación Dossier: Aportes multidisciplinarios y a distintas escalas en el estudio de la hidrovía Paraguay-Paraná



Álvaro Álvarez

alvaroa22@yahoo.com.ar

Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales (CONICET-UNICEN); Centro de Investigaciones Geográficas (FCH-UNICEN), Argentina.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3648-357X>

El sistema fluvial Paraguay- Paraná ha adquirido en las últimas décadas una importancia vertebral en la circulación de cargas comerciales de Suramérica. Su rol estratégico en la inserción de los países de la región en la economía internacional, sobre todo de Argentina, obliga a un análisis multidimensional que pueda dar cuenta de la magnitud no sólo geográfica sino también económica, cultural y geopolítica de ese territorio.

El sistema de navegación comprendido por los ríos Paraguay y Paraná de 3.442km de extensión desde Puerto Cáceres, en el Mato Grosso, a Nueva Palmira, en Uruguay, tienen diversos niveles de profundidad y complejidad en la circulación. Este sistema es parte de uno más amplio, la Cuenca del Plata, lo que obliga a pensar que las intervenciones técnicas sobre el espacio, necesarias para garantizar una circulación ininterrumpida –dragado, balizamiento, rectificación de meandros, remoción de bancos de arena, construcción de infraestructura portuaria, articulaciones modales-, deben desarrollarse atendiendo a una mirada integral y compleja.

La Cuenca del Plata es la segunda más importante de América Latina con 3.170.000km² de extensión y la quinta más importante del mundo detrás de las del Amazonas, Congo, Nilo y Mississippi (COMIP, s/f). Los tres ríos principales que la conforman, el Paraná, el Paraguay y el Uruguay drenan agua al estuario del Río de la Plata que es el más extenso del mundo con 256km de límite exterior. El territorio que abarca la cuenca es el 20% de la superficie regional (4.201.862 km²) y se distribuye de la siguiente manera: 44,2% en Brasil, 32,3% en Argentina, 12,7% en Paraguay, 6,4% en Bolivia y 4,4% en Uruguay. Cuenta además con el 29% de la población total del continente (119.035.634 habitantes)(IIRSA, 2017).

La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) considera desde el año 2000 a la denominada hidrovía Paraguay- Paraná como uno de sus ejes principales de circulación de flujos en la región, priorizando el desarrollo de obras de infraestructura que posibilitan el transporte ininterrumpido de recursos y cargas comerciales de los países que integran la Cuenca del Plata los 365 días del año y las 24 horas del día.

La importancia geopolítica de este corredor fluvial y del extenso territorio compartido por cinco países, entre los que están las dos economías más grandes de la región, reside en diversos aspectos. Uno de ellos es que la cuenca se encuentra emplazada sobre

el Acuífero Guaraní que es una de las reservas de agua dulce más importantes del mundo, a lo que se le suma la riqueza en diversidad biológica de los ecosistemas que la componen, que le confiere una importancia estratégica para los actuales patrones productivos. El gran humedal del Pantanal, el gran Chaco, los Esteros del Iberá, parte de la Pampa, el Cerrado al norte de la cuenca y la mata Atlántica al noreste, dan cuenta de esta diversidad y riqueza biológica.

Sobre el río Paraná, el más caudaloso e importante del sistema del Plata, se desarrollan distintas actividades económicas y productivas con diversos impactos ecosistémicos. Desde actividades que hacen un uso intensivo de los recursos naturales como la provisión de agua para la industria, el suministro de agua a las ciudades e incluso grandes urbes como Rosario, el riego para la agricultura industrial, la utilización de los cauces y los humedales para la ganadería intensiva o la producción hidroeléctrica -existen más de 57 represas en la cuenca con altura superior a 10 metros-. Hasta actividades menos intensivas pero con una gran importancia en la reproducción material y cultural de los pueblos como la pesca artesanal y de subsistencia, las pequeñas unidades productivas en agricultura y ganadería, las actividades recreativas, el turismo, entre otras.

El Paraná, sobre todo en el tramo argentino por su calado natural y su extensión, ofrece grandes posibilidades para el transporte de cargas, transformándose en los últimos 25 años en una hidrovía de importancia significativa en la expansión del modelo de los agronegocios en la región.

Esta hidrovía posee ventajas significativas en los costos de circulación, sobre todo desde Santa Fe hasta el Océano dónde la profundidad del río hace posible el ingreso de buques de gran porte. Pero su importancia estratégica está dada también por las articulaciones multimodales que se desarrollan en las últimas décadas en diferentes puntos logísticos dónde el transporte carretero, el ferroviario y el fluvial se articulan agilizando los movimientos de cargas y transportando grandes volúmenes a bajo costo. Una prueba del peso comercial de la hidrovía en Argentina la constituye el hecho de que salen por la arteria fluvial entre el 75 y el 80% de las exportaciones nacionales.

El Paraná se constituye así, en algunos tramos estratégicos para el modelo de inserción de la economía regional en el mercado mundial, en una “zona luminosa y verticalizada” (Santo, 1993, p.72). Un corredor luminoso altamente cargado de infraestructuras, que es central en las aspiraciones de los actores hegemónicos de garantizar fluidez en la circulación de recursos. Pero que entran en tensión y en muchos casos impide el desarrollo de formas preexistentes de uso del espacio geográfico.

La hidrovía se complementa con otras redes de transporte que articulan cargas en los diferentes puertos hubs¹ ubicados sobre la ruta troncal del Paraná medio e inferior. La red vial de los países que conforman la hidrovía Paraguay-Paraná tiene una longitud total de 2.108.784km., la red ferroviaria alcanza los 62.359 km, de los cuales 87% aproximadamente se encuentra en condiciones de operar. A esto se suma un extenso sistema portuario marítimo y fluvial con 46 puertos principales y numerosos terminales privados (IIRSA-COSIPLAN, 2017).

La importancia de la circulación de cargas hace que actividades que son esenciales para la reproducción material y cultural de los pueblos, en un territorio cuya espacialidad esta

¹Un puerto hub es un puerto central o de redistribución de carga al que llegan líneas navieras del largo recorrido, que descargan o cargan mercancías en dicho puerto y que se articulan en líneas de recorrido más corto y de modalidades diversas: ferroviarias, carreteras, aéreas. Un ejemplo en la Argentina son las terminales portuarias de Rosario. La idea de puerto hub está íntimamente vinculada a la descentralización productiva y a la proliferación del transporte multimodal.

marcada por la dinámica del agua, queden subordinadas en el diseño e implementación de políticas públicas e inversiones en infraestructura a las demandas y necesidades de los actores hegemónicos para la circulación de flujos (Álvarez, 2021).

Concebir al río Paraná como un territorio hidrosocial (Boelens, 2017) pone en primer plano de análisis a las interacciones entre los procesos sociales y los procesos físico biológicos en el proceso de espacialización. Entendiendo al territorio como un espacio socialmente construido (Santos, 1997) y que toda territorialización es un proceso de apropiación de la naturaleza (Porto Goncalves, 2005), los territorios hidrosociales representan espacios natural, social y políticamente construidos en donde los flujos del agua junto a la infraestructura y el propio ambiente interactúan con actores sociales e instituciones, que a su vez representan intereses muchas veces contrapuestos (Tobías, 2019).

La hidrovía Paraguay-Paraná se ha convertido en un escenario de tensiones y disputas en donde se dirimen conflictos en torno a los usos del espacio geográfico, pero también en torno a sus valoraciones y significados. “Los conflictos suscitados en dichos escenarios terminan produciendo una reorganización y resignificación del propio territorio, así como de sus configuraciones y escalas” (Tobías, 2019, p.199).

Estos problemas y conflictos, en los que están involucrados el medio físico biológico, la producción, la tecnología, la organización social, la economía “se caracterizan por la confluencia de múltiples procesos cuyas interrelaciones constituyen una estructura de un sistema que funciona como una totalidad organizada” (García, 1994: 85). Esos procesos se dan en diferentes niveles, en distintas escalas de análisis, e intervienen múltiples actores.

En este dossier, partiendo de la complejidad del problema de investigación, se encontrarán aportes, desde múltiples disciplinas y a distintas escalas, de los conflictos y tensiones generados en torno a la espacialidad de la hidrovía Paraguay-Paraná en los últimos años. El dossier está comprendido por cinco trabajos, de cinco autoras de Universidades e Institutos de diferentes ciudades del país. Este conjunto de obras constituyen un aporte para una mirada compleja sobre las dimensiones: geopolítica, jurídica, comercial, logística e infraestructural, y socioambiental.

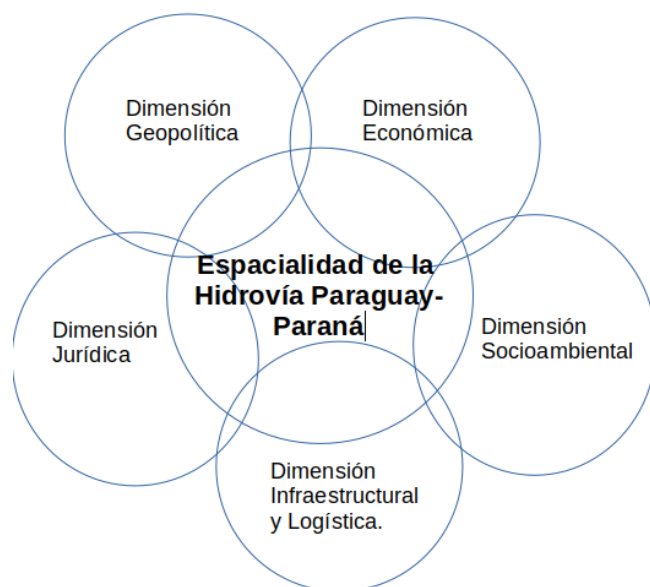


Figura 1: Dimensiones de análisis de la espacialidad en la hidrovía Paraguay-Paraná. Fuente: elaboración propia.

Estas investigaciones, que se entrelazan y dialogan, contribuyen a la discusión teórica en dos sentidos. Por un lado, constituyen una herramienta de análisis sobre aspectos coyunturales del reciente debate sobre el control operativo de la hidrovía. Por otro lado, problematizan y traen a la *agenda académica* desde un enfoque multidisciplinario miradas diversas sobre el modelo de desarrollo e integración vigente sobre la Cuenca del Plata y sus impactos en diferentes escalas, desde la totalidad al lugar (Milton Santos, 1996).

Amanda Barrenengoa es quien aporta una mirada geopolítica de la problemática de investigación, analizando históricamente las acciones que fueron insertando a la Cuenca del Plata en las lógicas globales de concentración del capital, con impactos en los territorios y en las actividades productivas. La autora se hace una doble pregunta: cuáles son las condiciones de posibilidad de un cambio en las políticas estatales en la gestión de la hidrovía en un contexto marcado por reestructuraciones del escenario internacional con una fuerte presencia de China en la región y el paulatino declive estadounidense. Y qué integración para qué tipo de desarrollo. Afirmando que las circunstancias en las que hoy se encuentra la Argentina – de debate sobre el control de las vías navegables- son una oportunidad para que el Estado recupere una agenda de desarrollo nacional y regional e incremente el control soberano y autonomía.

El proceso de apertura comercial y concentración económica es abordado por Marisa Duarte quien describe la forma en que fue operado el comercio de granos en el país y cómo se modificó el sistema mediante numerosas desregulaciones, desde los años 90, que afectan a la Cuenca y a la operatoria de los puertos que hacen posible el desarrollo de una hidrovía sobre el río Paraná, convirtiendo a la ruta fluvial en la principal vía de salida de las producciones nacionales.

Duarte plantea que la recuperación del control estatal de la Cuenca puede generar una serie de beneficios que permitan no sólo la circulación hidrovía sino sobre todo el desarrollo económico y social con resguardo de la biodiversidad.

El vencimiento de las tareas operativas de dragado y balizamiento del río Paraná y el interés social que despertó este fenómeno constituye un contexto propicio para estudiar a la hidrovía Paraguay-Paraná desde la perspectiva jurídica, dimensión trabajada en este dossier por Griselda Capaldo desde la triple óptica del Derecho Internacional Público, del Derecho de Aguas y del Derecho Ambiental.

Capaldo indaga sobre el desarrollo del conjunto normativo aplicable a la hidrovía Paraguay-Paraná afirmando que se trata de una plataforma normativa que aporta un marco teórico-jurídico apropiado para una política legislativa común a los países de la cuenca, que facilite una acción regional integrada, enfocada a gestionar de manera sustentable y a prevenir las problemáticas ambientales.

El lugar es un punto del mundo donde se concreta parte de este último, observó Santos (1994). El lugar no es un fragmento sino la propia totalidad que a través de los objetos, las acciones y las normas, le da forma a un subespacio del espacio global. Los impactos de 25 años de construcción de una hidrovía respondiendo a lógicas globales de circulación sobre los lugares son estudiados por Gisela Rausch y Anahí Acebal en este dossier poniendo de relieve esa tensión entre la escala global y la local.

Rausch analiza a la hidrovía Paraguay-Paraná como soporte del modelo agroexportador haciendo foco en el impacto de este proceso en territorios hidrosociales. La autora indaga sobre la constitución de un orden territorial definido por las prácticas extractivistas y el agronegocio, donde las megainfraestructuras cumplen un rol determinante y son legitimadas al asociarlas a un ideal de desarrollo, pero que entran en conflicto con las

territorialidades existentes. Las infraestructuras definen qué sectores sociales serán beneficiados y cuáles pagarán los costos de las transformaciones territoriales.

Acebal analiza la incidencia de la hidrovía en la Ciudad de Santa Fe, un lugar epicentro de las disputas por la circulación de flujos en el país en un contexto de ampliación de las fronteras de los agronegocios, de expansión de las exportaciones de commodities y de finalización de la concesión para las tareas de balizamiento y dragado de la hidrovía Paraguay-Paraná.

Santa Fe se transforma en un territorio estratégico como último puerto de ultramar y como lugar de conexión de la hidrovía con el corredor bioceánico central, Porto Alegre – Santa Fe – Coquimbo.

El lugar abriga el orden global, es el territorio concreto en el que se desarrollan los proyectos extractivistas pero también es un espacio donde habitan las comunidades locales, donde se reafirman las formas de vida de los pueblos, las identidades comunitarias, es el terreno de las resistencias al despojo y de la construcción de las muchas formas alternativas de vivir y habitar el territorio.

Una preocupación de la geografía en América Latina es el estudio de las formas que adquiere la desigualdad en los procesos de espacialidad y espacialización, ya sea que estas se registren en el plano regional, de clase, étnica o de género. Este dossier es un aporte significativo al estudio de esas desigualdades en la espacialidad de la hidrovía Paraguay-Paraná, desigualdades abordadas desde múltiples dimensiones y desde diversos enfoques y disciplinas que constituye un valioso aporte para pensar otras espacialidades posibles.

BIBLIOGRAFÍA

- » Álvaro Á. (2021). Extractivismo, producción del territorio y conflictos en la Hidrovía Paraguay-Paraná. *Revista Realidad Económica* 344, Año 51 (pp.39-68).
- » Boelens, R. y otros. (2017) Territorios hidrosociales: una perspectiva desde la ecología política. En *Recursos, vínculos y territorios. Inflexiones transversales en torno al agua*. compilado por Salamanca Villamizar y Astudillo Pizarro. - 1a ed. - Rosario: UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional.
- » COMIP (s/f). Cuenca del Plata: la quinta del mundo. Disponible en: <https://comip.org.ar/la-cuenca-del-plata>
- » García R. (1994). Interdisciplinariedad y sistemas complejos. En Leff, E., (Comp.) *Ciencias Sociales y formación ambiental*. pp. 85-124. Barcelona. España. Gedisa.
- » IIRSA-COSIPLAN (2017). Cartera de Proyectos 2017 (Informe Técnico). UNASUR-COSIPLAN Secretaría del CCT Foro Técnico COSIPLAN-IIRSA INTAL – Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe. Buenos Aires.
- » Porto Gonçalves C. (2003). A geograficidade do social; uma contribuição para o debate metodológico sobre estudios de conflicto e movimentos sociais na América Latina en José Seoane (comp.) *Movimientos Sociales y Conflicto en América Latina*. CLACSO, Buenos Aires.
- » Santos M. (1996). *De la totalidad al lugar*. Barcelona. Oikos-Tau.
- » Santos, M. (1994) *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 3. ed. Hucitec, São Paulo.
- » Santos M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* (pp. 69 -77).
- » Tobias, M. A. (2019) Conflictos y territorios hidro-sociales en el área metropolitana de Buenos Aires. *Revista del CESLA*, núm. 23. Uniwersytet Warszawski, Polonia.

Álvaro Álvarez /alvaroa22@yahoo.com.ar

Doctor en Geografía por la Universidad Nacional de la Plata, Magíster en Ciencias Sociales y Licenciado en Relaciones Internacionales por la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Docente del Departamento de Geografía de la Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.