



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

TÍTULO

La Integración en Infraestructura Suramericana. Un análisis a partir de los actores sociales y los flujos de intercambio en la Hidrovía Paraguay Paraná

Álvarez Álvaro

alvaroa22@yahoo.com.ar

IGEHCS (FCH-UNICEN/CONICET)

Argentina



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

RESUMEN

El acelerado crecimiento de los flujos de intercambio de información, bienes, servicios, capitales y personas a través de las fronteras nacionales ha recobrado la importancia del análisis de los circuitos espaciales de producción y circulación (Santos 2000, Blanco 2015). La descentralización productiva a nivel mundial sitúa a la circulación en la base del modelo productivo vigente y para esto resulta indispensable el estudio de las redes que posibilitan la realización del metabolismo del capital (Barrera, 2005).

La infraestructura suramericana a partir del año 2000 inicia un proceso de reconversión acorde a los actuales patrones de producción e intercambio, focalizándose en los corredores de transporte multimodal sobre todo de cargas contenerizadas y a granel. La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), propuesta por Brasil, es el proyecto hegemónico en el subcontinente y es parte de un proceso de reordenamiento territorial traccionado por la demanda internacional de commodities. Energía, transporte y comunicaciones son las tres áreas prioritarias en los proyectos de integración física contenidos en la IIRSA que desde el año 2009 se incorporó al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).

Este trabajo siguiendo con la propuesta analítica de autores como Milton Santos intenta un estudio de los componentes materiales de la integración, sobre todo de las mega obras emplazadas en el territorio suramericano, pero vinculando esto con los actores sociales que componen y comandan esta red (Blanco 2015). Se toma como caso de estudio a la Hidrovía Paraguay – Paraná (HPP) como uno de los 10 ejes del actual ordenamiento geoeconómico del continente diseñados por la IIRSA considerándolo prioritario para los intereses de los sectores transnacionalizados vinculados al agronegocio en la región.

Se utilizan para el desarrollo del trabajo fuentes primarias: documentos oficiales de IIRSA/UNASUR, informes de las Bolsas de Comercio, Informes del Banco Interamericano de Desarrollo, de la CEPAL, documentos de los entes portuarios y Ministerios; y fuentes secundarias



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

como: trabajos preexistentes, artículos periodísticos, etc. Se concluye que los planes de infraestructura contenidos en los proyectos de integración regional responden a una estrategia global, en la actual fase del capitalismo que se denomina de acumulación por desposesión (Harvey, 2005), que en Suramérica es dominada por las grandes corporaciones transnacionales junto a las instituciones internacionales de crédito y con un fuerte peso de Brasil como hegemon regional La HPP es de importancia significativa en la expansión de las transnacionales brasileiras en el subcontinente y como vía de salida, a partir de la articulación con el corredor bioceánico central, de la producción de Sao Pablo por el Pacifico rumbo a Asia.

ABSTRACT

The rapid growth of the flows of information, goods, services, resources and people through national borders have rekindled the importance of the analysis of the spatial circuits of production and circulation (Santos 2000, Blanco 2015). The global decentralization of production puts circulation at the base of the current productive model, and for this reason it is essential to study the networks that make the realization of the metabolism of capital possible (Barrera, 2005).

Since the year 2000 the South American infrastructure has been in a process of restructuring in accordance with the current patterns of production and exchange, focusing on the corridors of multimodal transportation especially of loose and containerized loads. The Initiative for the Integration of the Regional Infrastructure of South America (IIRSA), proposed by Brazil, is the predominant project in the subcontinent and is part of a process of territorial reordering driven by the international demand of commodities. Energy, transportation and telecommunications are the three priority areas in the projects of physical integration contained in the IIRSA, which since 2009 has been part of the South American Council of Infrastructure and Planning (COSIPLAN) of the Union of South American Nations (UNASUR).

This paper, following the analytical approach of authors like Milton Santos, attempts to study the material components of integration, especially the mega constructions located on the South American territory, but connecting them to the social actors that are part of and command this network (Blanco 2015). The case study chosen is the Paraguay – Paraná Waterway (HPP), taken as



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

one of the ten main points of the current geoeconomic ordering of the continent designed by the IIRSA, and as critical for the interests of transnationalized sectors linked to agribusiness in the region.

Primary sources are used for this paper: official documents of the IIRSA/UNASUR, stock exchange reports, reports from the Inter-American Development Bank, from the CEPAL, documents from port entities and ministries; and secondary sources such as preexisting papers, journalistic articles, etc. It is concluded that the plans of infrastructure found in the projects of regional integration respond to a global strategy within the current phase of capitalism, called accumulation by dispossession (Harvey, 2005), that in South America is dominated by big transnational corporations along with international credit institutions, with Brazil as the strong regional hegemon. The HPP is of great importance in the expansion of the Brazilian transnational corporations in the subcontinent, and as a way, through its articulation with the bioceanic central corridor, for the production of Sao Paulo to get to the Pacific and from there to Asia.

Palabras clave

Integración, desarrollo, territorio

Keywords

Integration, development, territory



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

I. Introducción

La reinserción de las economías de la región a la economía internacional pos crisis del capitalismo neoliberal de fines de los años 90 y comienzos del siglo XXI fue direccionada por el aumento creciente de la demanda de productos primarios y recursos considerados estratégicos por las principales cadenas globales de valor, sobre todo por un aumento considerable de la demanda china lo que llevó a muchos autores a hablar del consenso de los commodities.

Esta presión sobre los territorios, como consecuencias de un incremento en la extracción de recursos generó y genera, junto a la construcción de una infraestructura acorde a los actuales patrones extractivos, múltiples efectos sociales y ambientales.

Cuál es esa infraestructura, cuáles son los actores principales en esos procesos y qué efectos genera sobre la población y los territorios de la región, son las preguntas fundamentales que guían esta investigación.

Este trabajo es parte de las investigaciones previas a la tesis doctoral en geografía, pero forma parte además de una serie de investigaciones realizadas en los últimos años en la temática, sobre todo vinculadas a la importancia geoeconómica y política de la Hidrovía Paraguay-Paraná y el valor estratégico que asume la zona de Santa Fe en tanto nodo multimodal de carga y descarga de productos y articuladora de corredores norte -sur y este -oeste.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

II. Marco teórico/marco conceptual

Es necesario a los fines del desarrollo de esta investigación construir un marco teórico/ conceptual que tome como punto de inicio una caracterización de la actual fase del sistema social capitalista, dado que las transformaciones que la región viene experimentando en las últimas décadas: sociales, políticas, ambientales, territoriales, no son resultado exclusivo de factores endógenos, sino más bien y sobre todo, de las dinámicas globales de acumulación del capital y por ende de circulación de los flujos.

El territorio y por ende las relaciones sociales que le dan sustento son cada vez más producto de lógicas y dinámicas globales que tienen amplios efectos sobre las formas de habitar los mismos. En tal sentido una afirmación inicial de este trabajo es que el capitalismo afronta una crisis de dimensiones civilizatorias que se manifiesta generando grandes transformaciones en las múltiples formas de la vida. En este sentido Edgardo Lander argumenta que:

“El patrón civilizatorio que ha intentado universalizarse durante estos últimos 500 años está acercándose a hacer que la vida en el planeta Tierra ya no sea posible. Cuando hablamos de cambio climático o de las condiciones del agua, de la destrucción de la biodiversidad, no nos encontramos apenas ante una crisis ambiental sino ante una profunda crisis civilizatoria. Por tanto, estamos también ante el abordaje de un cuestionamiento a este patrón civilizatorio” (Lander, 2010, p.27)

El punto de partida es que América del Sur atraviesa, como consecuencia de esa profunda crisis del capitalismo neoliberal, un proceso de reordenamiento territorial que tiene sus efectos sobre las formas de habitar los territorios y es una de las principales fuentes de conflicto social y ambiental.

En tal sentido resulta indispensable una vuelta a la dimensión territorial de las problemáticas entendiendo al territorio como resultante de relaciones de poder que en él se desarrollan siendo determinante y determinado por las mismas. Para Milton Santos “*el territorio es el espacio socialmente construido*” y Massey agrega que:

“El espacio se constituye a través de interacciones, desde lo más inmenso de lo global



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

hasta lo más ínfimo de la intimidad. (...) Y precisamente porque el espacio es producto de las relaciones, relaciones que están necesariamente implícitas en las prácticas materiales que deben realizarse, siempre está en proceso de formación, en devenir, nunca acabado, nunca cerrado” (Massey, 2005)

Mabel Manzanal afirma en este sentido que *“la producción de los territorios se dinamiza con efectos diferenciales sobre las poblaciones que los habitan y sobre las formas de ejercicio del poder y de la dominación de los mismo”* (Manzanal, 2014, p.26). Para la autora recién cuando el territorio aparezca claramente asociado con el ejercicio del poder expresará su esencia más sustantiva, porque *“la producción social del espacio no es otra cosa que le resultado del ejercicio de relaciones de poder”* (Manzanal, 2014, p.27)

Para Porto Gonçalves (2003), ese ejercicio del poder sobre el espacio geográfico está vinculado a las diferentes formas de apropiación del mismo. Afirma que la materialidad del espacio geográfico es siempre significada y resignificada, puesto que es siempre apropiada. La sociedad mientras se produce a si misma transforma y se apropia de la naturaleza (Porto Gonçalves, 2003)

La región es en la actualidad un escenario de conflictos sociales y ambientales como consecuencia de una confrontación entre lógicas históricas de uso del espacio geográfico y nuevas lógicas encarnadas en nuevos actores. Estos conflictos derivan del uso, el acceso o la explotación de la naturaleza por parte de actores con diferentes visiones y prácticas sobre determinado territorio.

“El uso de los recursos naturales es el eje principal de los conflictos que terminan en una puja social por el acceso o hasta en una guerra, y en la apropiación de los recursos en disputa por el más poderoso frente al más débil”, explica el ingeniero agrónomo Walter Pengue, coordinador de investigación del Área de Ecología del Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento.

La proliferación del conflicto en la región deviene como consecuencia de la generalización de modelos extractivo exportadores que han provocado una renovada forma de dependencia y subordinación de los territorios a las necesidades de la economía internacional.

Horacio Machado Araoz (2014) argumenta que el “extractivismo no es otro modo de producción, ni una fase del capitalismo; sino, que hace arte de la dinámica socio-metabólica de la economía



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

mundo moderna que se empieza a gestar desde fines del siglo XV hasta esta parte”. El extractivismo se sustenta en regímenes económicos y políticos que acentúan la sobre-explotación de bienes socio-territoriales de sociedades que se constituyen como proveedoras subordinadas a las economías externas. Para Machado Araoz la región “ha nacido como una economía extractivista. No es una novedad del siglo XXI. Hemos sido incorporados a la economía mundo como una zona de mera extracción, de explotación para el aprovechamiento de estos recursos críticos y estratégicos para el desarrollo civilizatorio”. (Machado Aráoz, 2014, p.1)

La novedad del actual proceso que dan en llamar como neo -extractivista es que la intensificación de las técnicas extractivas y el avance de la tecnociencia (Santos, 2000) posibilita el aprovechamiento con fines productivos de territorios y recursos que hasta el momento estaban inexplorados, revistiendo de carácter estratégico a nuevos minerales, selvas, bosques, agua, cultivos, etc.

La acumulación capitalista, el metabolismo social del capital, se expande a nuevos nichos que permiten su reproducción. La apertura de nuevos mercados y nuevas capacidades productivas en formaciones sociales pre- existentes posibilitan escapar a la tendencia decreciente de la tasa de ganancia en las economías desarrolladas.

Harvey (2005) llama a este proceso como de acumulación por desposesión, un mecanismo de ajuste espacio temporal que permite el desplazamiento de las inversiones temporalmente y espacialmente, para lo cual es indispensable la desregulación de las economías y la construcción de un complejo entramado de redes que viabilicen la fluida circulación de los flujos.

Para Harvey la novedad de este proceso también esta dada por la emergencia de nuevos actores de carácter transnacional como las grandes corporaciones y las instituciones financieras que van a ser agentes centrales de este nuevo proceso, dinamizador de una nueva infraestructura en función de nuevas aspiraciones y objetivos sobre la región.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

III. Metodología

Metodológicamente se desarrolla un análisis de escalas partiendo de los determinantes globales, de las lógicas y dinámicas de acumulación del capital y circulación de los flujos, para analizar luego las mega obras de infraestructuras de alcance regional en América del Sur y finalmente su impacto sobre los territorios locales centrando la investigación en la Hidrovía Paraguay- Paraná.

Se combina en el abordaje una metodología cuantitativa, sobre todo análisis de datos estadísticos, y metodologías cuantitativas a partir del estudio de fuentes primarias y secundarias. Se comienza desde una caracterización de la principal iniciativa conjunta de integración física para América del Sur, que es la IIRSA. Dicha caracterización se desarrolla utilizando como fuente los documentos oficiales de la iniciativa junto al de otras instituciones como la UNASUR, la CEPAL y el BID.

Se focaliza luego en uno de los 10 ejes centrales previstos por la IIRSA que es la Hidrovía Paraguay – Paraná por considerarla estratégica a los fines del desarrollo de los actuales modelos productivos en la región. Particularmente se hará hincapié en el rol vertebral del Paraná medio y la zona del actual Puerto de Santa Fe como nodo de logística multimodal. Se utilizan estudios de consultoras como ATEC, fuentes documentales, como los informes de las bolsas de comercio, bibliográficas y periodísticas para comprobar el rol estratégico de la región.

Finalmente se pone atención especial a los conflictos sociales a partir de confrontar las lógicas distintas de uso del espacio para lo cual se analizará el estudio sobre conflictos en la región del gran Chaco de la Red agroforestal Chaco.

Se hace una geo- referencia de la problemática a partir del estudio de mapas oficiales de la IIRSA..



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

IV. Análisis y discusión de datos

Una de las características fundamentales de la globalización en su fase neoliberal, inaugurada luego de la revolución tecnológica en los años 70, es la fragmentación del proceso productivo, que ya no se realiza íntegramente en una fábrica o en un conglomerado de fábricas espacialmente delimitado sino en territorios, regiones, países y hasta continentes distintos y distantes. La búsqueda de las ventajas comparativas ricardianas sigue siendo uno de los fundamentos centrales de la división internacional del trabajo y en este caso de la fragmentación de la producción a escala internacional. Esta transformación fue generando una creciente interdependencia en la economía internacional y acrecentó la necesidad de mover flujos de bienes intermedios, es decir, en proceso de fabricación, mecanismo que generalmente opera al interior de una misma firma (Martínez Peyrelongue, 2015). Desde una perspectiva geográfica este fenómeno antes descrito implica cambios inéditos en la economía internacional, una revolución en la logística que acarrea alteraciones en la movilidad de los factores, en el transporte, en las comunicaciones, entre otros aspectos que operan en la reducción de las distancias por el tiempo de circulación.

“En este proceso la logística juega un papel central en el control y la dosificación de los flujos de mercancías e información, en la formación y consolidación de los embarques, en el manejo de los inventarios, en el diseño de las cadenas de suministro, de las rutas, de los corredores, de los nodos de distribución y de los modos de transporte a utilizar, entre otros aspectos técnicos y normativos”. (Martínez Peyrelongue, 2015, pp.77)

La construcción de un extenso entramado de redes que acerca los recursos estratégicos a los centros de producción internacional y desde allí a los centros de consumo se materializa en América del Sur desde el año 2000 en la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)

La IIRSA consta de una cartera consensuada de proyectos en las áreas de energía, transporte y comunicaciones y en el año 2009 se incorporó como foro de asesoramiento técnico al Consejo



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión Suramericana de Naciones (UNASUR).

La IIRSA amplió su cartera de proyectos de 400 a 600 desde su incorporación a la UNASUR, de una inversión estimada en 60.000 millones de dólares a 192.420 millones de dólares, el 90% de los proyectos corresponden al área transporte y un porcentaje similar proviene del financiamiento público.

La IIRSA tiene un comité técnico integrado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF), y el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata) que son además los principales financistas de las obras.

De esas 600 mega obras, 61 son considerados Proyectos Prioritarios que son estructuradores de otros proyectos anexos. Estas obras están distribuidas en 10 ejes, que son corredores multimodales diseñados en base a una visión geoestratégica priorizando los flujos actuales y potenciales.

Estos 10 ejes rediseñan el mapa de América del Sur y son: el eje Andino y el eje Andino del Sur; el eje del Amazonas; el eje Interoceánico Central; el eje de Capricornio; el eje del MERCOSUR y Chile; el eje Brasil, Perú, Bolivia; el eje de las Guayanas; el eje del Sur; el eje Hidrovía Paraguay – Paraná.

El Comité Técnico de la IIRSA aporta una definición de los objetivos de la integración en infraestructura en la actual coyuntura histórica haciendo un aporte importante a la discusión sobre las lógicas en las que se inscriben los proyectos de integración en la actualidad:

“La visión de la infraestructura como un elemento clave de la integración sudamericana está basada en la noción de que el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones puede generar un impulso decisivo para la superación de barreras geográficas, el acercamiento de mercados y la promoción de nuevas oportunidades económicas en los países de la región, siempre que se mantenga e incremente un contexto de apertura comercial y de inversiones, de armonización y convergencia regulatoria y de cohesión política creciente.

El desarrollo de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones puede ser entendido esencialmente como un tema de articulación del territorio para facilitar el acceso



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

a mercados en dos dimensiones: por un lado, acceso de materias primas e insumos a centros de producción (incluyendo recursos naturales, energía, productos intermedios, información y servicios, y fuerza laboral); y por otra parte, acceso de la producción a centros de consumo nacionales e internacionales” (CCT, 2002, pp. 5)

Se evidencia que el regionalismo abierto, idea que sostiene el fortalecimiento regional a partir economías abiertas al comercio internacional, es el paradigma dominante en los proyectos de integración física que tienen como fundamento la conexión de los recursos estratégicos de la región con los puertos de exportación bi-oceánicos eliminando obstáculos y trabas a la libre circulación. Raúl Zibecchi denominaría esto como “interconexión sin integración”.

¿Cómo se materializa esto en la Hidrovía Paraguay-Paraná?

La Hidrovía Paraguay-Paraná es uno de los canales fluviales más importantes del mundo 3442Km separan a Puerto Cáceres, el extremo norte de la hidrovía, con Nueva Palmira, su extremo sur.

La superficie en cuestión abarca territorios de Brasil, Paraguay, Bolivia, Argentina, y Uruguay núcleo central de la producción de soja a nivel mundial. Pero es también la zona más poblada y más industrializada de Suramérica dado que se calculan unos 75 millones de habitantes en la cuenca del Paraná y unos 90 millones en el complejo hídrico del Plata. (Zuberman, 2012)

La Hidrovía posibilita además, a partir de la interconexión Paraná – Tieté la integración de Sao Paulo, quinto parque industrial del mundo, con Buenos Aires la capital argentina y principal centro demográfico.

La región tiene una importancia vertebral en el abastecimiento mundial de soja como plantea Zuberman:

“Actualmente el mayor productor de granos de soja sigue siendo Estados Unidos, secundado por Brasil, mientras que la Argentina se encuentra en tercer lugar. Sin embargo, los países pertenecientes a la Cuenca del Paraná, es decir Brasil, Argentina, Paraguay y Bolivia en forma conjunta, conforman el aglomerado mayor de producción de soja a nivel mundial desde hace casi una década (...) Los otros grandes productores, China y Estados



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Unidos, parecen haber estabilizado la superficie productiva destinada a la soja. Por el contrario, en nuestros países la tendencia no parece tener freno alguno y más allá de las diferencias en la regulación y en la legislación ambiental de cada país los datos para sendos casos son notables: En 10 años Brasil tuvo un incremento de superficie destinada a soja del 70%, Argentina del 120%, Bolivia de un 66% y Paraguay del 125%” (Zuberman, 2011, pp. 5)

Este crecimiento de la “frontera sojera” puede deberse a la incorporación de tierra improductiva, pero también al remplazo de producción tradicional por el avance del cultivo transgénico, lo que explica el aumento de la conflictividad social en la región.

En América del Sur se producen más de 54 millones de hectáreas de soja transgénica y el uso de glifosatos, un herbicida calificado como probablemente cancerígeno por la Organización Mundial de la Salud, aumentó a más de 550 millones de litros por año. El agronegocio ha generado severas consecuencias ambientales en suelos, deforestación indiscriminada, despojo de tierras a campesinos y comunidades indígenas.

El aumento de la producción sojera implicó indefectiblemente un incremento en la circulación y una revalorización de los canales tradicionales como la Hidrovía aunque no es la soja la única carga transportada.

Un reciente estudio de la consultora ATEC, con motivo de la licitación para la construcción de un puente que unirá la ciudad de Santa Fe con Paraná, proyecto que se enmarca en la cartera de IIRSA, aporta precisión sobre el tránsito en la Hidrovía.

El informe recientemente difundido por el diario “El litoral” (26/11/17) argumenta que en el tramo norte de Santa Fe, se estima que se ha registrado un apreciable crecimiento en los últimos 25 años, alcanzando en la actualidad un nivel estimado entre 17 y 18 millones de toneladas/año. De ese total, la gran mayoría (aproximadamente un 75%) está conformada por tráficos de graneles sólidos de sentido descendente (casi cuatro quintas partes por exportaciones de graneles agrícolas fundamentalmente de origen paraguayo). El resto de los tráficos de graneles sólidos está conformado por exportaciones de mineral de hierro de origen brasileño, originadas en instalaciones portuarias ubicadas sobre el río Paraguay (zona de Corumbá).



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Aproximadamente un 15% del tráfico total corresponde a envíos de combustibles líquidos con sentido ascendente (en su mayoría importaciones paraguayas, pero con una componente relevante de tráficos de cabotaje argentinos), mientras que el 10% restante corresponde a tráficos de carga general (preponderantemente en contenedores), de sentido tanto ascendente como descendente, casi en su totalidad constituyentes del comercio exterior de Paraguay.

La zona del Paraná medio, en las inmediaciones del Puerto de Santa Fe al Puerto San Martín (un recorrido de 124 kilómetros), es estratégica a los fines de la integración de la región, pero sobre todo en términos logísticos y de circulación. En este punto la hidrovía articula con un eje interoceánico que permite combinar el tráfico de bajada con un corredor vial y ferroviario hacia el oeste rumbo al puerto de Coquimbo en Chile atravesando el nuevo paso de Aguas Negras en San Juan.

La concreción de estas mega obras de infraestructura vinculadas a una mejora en la navegabilidad de la hidrovía, mejores instalaciones portuarias y reconversión de las existentes, conexiones viales y carreteras, acondicionamiento aeroportuario, etc. permitiría a Brasil, por ejemplo, poder sacar su producción industrial rumbo al mercado Chino por el Pacífico, a Bolivia concretar una salida de su producción por el Atlántico de manera fluida, a Paraguay mejorar sus condiciones de navegabilidad y abaratar costos de exportación dado que el 80% de su producción se comercializa por la hidrovía, a Argentina optimizar su exportaciones en la zona central del país, entre otros beneficios comerciales.

Los actores y la producción del territorio:

Para Mabel Manzanal (2014) al analizar estos proyectos socioeconómicos y territoriales es posible observar que están impregnados de prácticas de poder asociadas con el accionar del Estado, la gestión de los gobiernos, la apropiación de recursos, las disputas por el territorio, la institucionalización de las ventajas y los beneficios.

“Todas ellas constituyen acciones dirigidas a consolidar la dominación de un determinado sector o grupo social frente a otro u otros, confirmando un campo de permanente conflicto entre intereses opuestos.” (Manzanal, 2014)



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

¿Cuáles son esos actores dominantes en el desarrollo de las obras vinculadas al proyecto de la Hidrovía Paraguay- Paraná?

Esta es una pregunta central porque desentramar la red de actores e instituciones que participan de la concreción de la Hidrovía significa también descubrir las lógicas y dinámicas que encubren su desarrollo.

En primer lugar es importante, como ya se ha hecho anteriormente, mencionar que las instituciones internacionales de crédito han desempeñado una función importante en el financiamiento de estas obras, sobre todo el Banco Interamericano de Desarrollo.

En este sentido y siguiendo los argumentos de investigadores como Juan Fal (2017) es pertinente afirmar que a través del financiamiento de proyectos de inversión instituciones internacionales de crédito como el Banco Mundial, el BID, y otras contribuyen a consolidar un proceso por el cual los países subdesarrollados se constituyen en plataformas agroexportadoras de productos con escaso valor agregado.

En segundo lugar, y en estrecha relación con lo anterior, podemos decir que de estas políticas de infraestructura los principales beneficiarios son las grandes corporaciones transnacionales que son los actores económicos centrales de un sistema económico cada vez más concentrado. Operan en la Hidrovía todas las grandes empresas del agronegocio con presencias en la región, ADM, Bunge, Cargill, Dreyfus, etc. que además son quienes en muchos casos tienen la concesión para el uso de los principales puertos.

La Inversión Extranjera Directa (IED) es otro factor central que consolida un patrón de desarrollo extrovertido y primarizado. En el año de máxima IED del periodo 2001 – 2011 la CEPAL muestra que el 57% de la inversión extranjera en Suramérica, exceptuando a Brasil, se localizó en el sector de los recursos naturales, el 36% en servicios y solo 7 en manufacturas. Esto demuestra que la IED es una de las causantes fundamentales de la reprimarización del continente. Los capitales extranjeros no se localizan en actividades con alta tecnología en la región sino en la extracción de insumos para la producción en los centros industriales.

En el informe anual del año 2012, en una coyuntura de crecimiento exponencial de la IED en la región, la CEPAL advertía que:



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

“La composición sectorial de la IED captada por América Latina y el Caribe resulta de particular importancia, ya que estaría marcando en qué medida estas inversiones tienden a transformar la estructura productiva de la región o, por el contrario, a reforzar los patrones de especialización vigentes. En este sentido, se observa que la distribución sectorial de la IED recibida por la región en 2012 mantiene una estructura parecida a la del promedio de los cinco años anteriores. Si bien en 2012 hubo un pequeño incremento del peso relativo de los servicios —que representaron el destino más importante (44%)— y una leve reducción de la manufactura —que continuó representando el 30%—, los sectores basados en los recursos naturales mantuvieron la misma participación que durante el período 2007-2011 (26%). Cabe destacar, sin embargo, que existen patrones bastante distintos entre las subregiones. En América del Sur (sin incluir el Brasil) se consolidó un patrón sectorial donde los recursos naturales —en particular la minería— fueron el principal destino de la IED (51% en 2012), mientras que las manufacturas y los servicios captaron el 12% y el 37%, respectivamente.” (CEPAL, 2012: 10)

Uno de los países de la región que más inversión extranjera ha recibido en estos años es Brasil, el desempeño de la economía brasileña, llamada a ser una de las 5 más grandes del mundo en los próximos años genera dinámicas con un fuerte impacto en el resto de la región.

En tercer lugar entonces es importante decir que Brasil no solo propuso la IIRSA en base a un documento del BID del año 2000 sino que también financió durante estos años gran parte de la cartera de proyectos con el BNDES. Pero su rol no se reduce solo al financiamiento, las constructoras brasileñas han sido gran parte de las artífices de las grandes obras de la región y las transnacionales del Brasil como Petrobras o la Vale se han sido beneficiarias de esta plataforma de infraestructura.

En cuarto lugar es necesario remarcar que el 90% de las obras realizadas en el marco de la IIRSA fueron solventadas con recursos públicos a partir de endeudamiento. El Estado contrae deuda, para construir una infraestructura que será condición de posibilidad para la reproducción de los negocios e intereses de las grandes empresas. Una deuda que recaerá luego en el conjunto de la sociedad. Este es un proceso de financiarización de la infraestructura que convierte a la construcción de las mega obras en una industria en sí misma, independientemente de su utilidad social, productiva o extractiva.

Por último, es indispensable mencionar a los movimientos socioterritoriales de resistencia al avance del extractivismo y la infraestructura extractiva. El conflicto social es inherente a la consolidación



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

de un capitalismo de despojo que en su vorágine destructiva mercantiliza la naturaleza haciendo inviable la subsistencia de vastos sectores.

En el litoral argentino, como en el resto de los países que integran la cuenca del plata, se han profundizado en las últimas dos décadas las disputas vinculados a la tenencia de la tierra y los conflictos ambientales. La violencia ejercida contra las comunidades campesinas e indígenas y el deterioro en su calidad de vida como consecuencias del abandono de las políticas sociales junto a modelos productivos nocivos para la salud es directamente proporcional al aumento de la inversión en infraestructura económica en beneficio de los grandes grupos concentrados.

La Red Agroforestal Chaco Argentina (Redaf) identificó un total de 120 conflictos que se corresponden con las provincias y áreas de influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná. 600 mil personas, mayoritariamente campesinos e indígenas, de las provincias de Salta, Formosa, Santiago del Estero, Chaco, Córdoba y norte de Santa Fe están afectadas por conflictos territoriales y ambientales involucrando 5 millones de hectáreas aproximadamente.

V. Reflexiones finales:

La extranjerización y reprimarización de las actividades de exportación en los países de la región es un determinante estructural del paradigma ideológico con el que la integración en infraestructura se concibe y de la concreción material de dicha infraestructura.

En los últimos 20 años la región fue escenario de desarrollo de mega proyectos de integración física que se inscribieron dentro de la lógica del regionalismo abierto y que su promoción, gestión, realización y operación dependió de las empresas transnacionales y los organismos financieros de crédito. Si se observa la sub- región de la Hidrovía Paraguay Paraná sobre todo las empresas del agronegocio y el BID jugaron un rol preponderante impulsando un modelo productivo que desconoce las tradiciones y formas históricas de habitar el territorio de las comunidades locales.

En la actualidad esos procesos de integración condicionada por el mercado internacional se profundizan con gobiernos que optan por políticas de corte neoliberal y con una mayor cercanía a los EEUU (sobre todo Brasil y Argentina las dos economías más grandes de la región). Sin embargo, la economía internacional muestra signos de agotamiento en el metabolismo del capital: la



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

IED en la región se estancó, la demanda de commodities frenó su dinámica y los precios de las materias primas no logran recomponerse.

Nuevamente se abre un escenario de crisis económica y política que sin experimentar aun los niveles de depresión de fines del siglo XX la insistencia en políticas de ajuste y liberalización solo parecen conducir a una profundización.

¿Será esta la condición de posibilidad para un nuevo modelo?

VI. Bibliografía

- Barreda, Andrés, (2005); *“Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales”*, México, <http://www.omal.info/>.
- Basualdo, Eduardo (2006) *“La reestructuración de la economía argentina durante las últimas décadas de la sustitución de importaciones a la valorización financiera”*. En Basualdo, Eduardo y Arceo, Enrique, Neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias nacionales. CLACSO, Buenos Aires.
- Blanco, Jorge, (2015); *“Territorio, circulación y redes: articulaciones y tensiones”* en Arroyo Mónica, De Cássia Ariza da Cruz, organizadoras, Território e circulacao. A dinâmica contraditória da globalizacao. Annablume, Sao Paulo
- BID, (2015); *“Infraestructura logística y conectividad: uniendo las Américas”* documento digital disponible en:
https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7108/Infraestructura_Logistica_y_Conectividad.pdf?sequence=1
- CEPAL, (2012); *“La IED en América Latina y el Caribe”* documento digital disponible en:
<http://repositorio.cepal.org/handle/11362/1151>
- Diario el Litoral; (26/11/17); *“Cómo es el tránsito fluvial en la zona donde se construirá el puente a Paraná”* documento digital disponible en:
<http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2017/11/26/metropolitanas/AREA-01.html>



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

- Harvey David; (2005); *“El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión”*, en Panitch L. y Layes C. (eds.): El nuevo desafío imperial. Socialist Register, CLACSO, Buenos Aires.
- Lander Edgardo; (2010); *“Crisis civilizatoria, el tiempo se agota”* en Coord. Irene León, *Sumak Kawsay/Buen Vivir y cambios civilizatorios*, 2da Ed, FEDAEPS, Quito.
- Manzanal, Mabel (2014); *“Desarrollo. Una perspectiva crítica desde el análisis del poder y del territorio”*, Realidad Económica 283, IADE, Buenos Aires.
- Martner Peyrelongue, Carlos, (2015); *“Articulación logística, modal y territorial de los puertos mexicanos en la globalización”* en Arroyo y Ariza da Cruz organizadoras “Territorio e circulacao. A Dinâmica contraditória da globalizacao” Annablume, Sao Paulo.
- Massey, Doreen. (2005), *“La filosofía y la política de la espacialidad: algunas consideraciones”*, en: L. Arfuch (comp.), Pensar este tiempo. Espacios, afectos, pertenencias. Paidós. Buenos Aires.
- Porto – Gonçalves, Carlos Walter, (2003); *“A geograficidade do social; uma contribuição para o debate metodológico sobre estudos de conflito e movimentos sociais na América Latina”* en José Seoane (comp.) “Movimientos Sociales y Conflicto en América Latina” CLACSO, Buenos Aires
- Redaf, (2010); *“Conflictos sobre tenencia de la tierra y ambientales en la región del Chaco Argentino”* documento digital disponible en: www.redaf.org.ar
- Santos Milton, (2000), *“La Naturaleza del Espacio”*, Editorial Ariel, Barcelona.
- Zuberhan, F., (2011). *“La cuenca del Río Paraná como núcleo central de la producción mundial de soja”* en el V congreso iberoamericano sobre desarrollo y ambiente de Redibec y V jornadas de la Asociación Argentino Uruguay de Economía Ecológica. Santa Fe.



XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio