

Hidrovia Paraná –Paraguay desde la perspectiva geopolítica argentina en el siglo XX y XXI

Oscar Armanelli
Mayo de 2023

Abstract

La Hidrovia Paraná-Paraguay ha sido y es una ruta natural de transporte de personas y mercaderías. Pero, a pesar de las facilidades que ofrece, su historia estuvo signada por enfrentamientos geopolíticos en el siglo XX referidos a problemáticas de orden internacional y posteriormente en el siglo XXI por problemas de orden doméstico de cada uno de los países que la poseen. A todo esto, se suman los problemas derivados del hecho de no tener una visión común de carácter regional, para obtener beneficios integrales.

El artículo propone un análisis geopolítico de la Hidrovia, desde la perspectiva de pensadores geopolíticos argentinos durante el siglo XX y XXI, con sus diferentes concepciones, a medida que se producían cambios políticos, económicos y sociales que afectaban la visión de la Hidrovia, y que acarrearón vaivenes entre la geoestrategia y la geoeconomía.

Esos cambios condujeron a una falta de visión común del aprovechamiento de esta importante ruta fluvial y logística, no llegando a concertar verdaderos procesos de regionalización. En este punto, entran en pugna diferentes intereses de los Estados de la Cuenca del Plata.

En ese contexto regional y frente a la pugna global de Estados Unidos y China en la actualidad, Argentina debe tener un pragmatismo relacional de tal manera que le permita cuidar sus intereses y lograr que la inserción redunde en una mejora en las condiciones de bienestar, asegurar niveles razonables de autonomía y profundizar la posibilidad de una mayor concertación en la región.

En base a ello, la hipótesis de trabajo es que la Hidrovia constituyó siempre un objetivo estratégico para Argentina a lo largo del siglo XX y XXI; pero su impacto geopolítico ha sido errante entre la geoestrategia y la geoeconomía, y ello no permitió un aprovechamiento integral de la misma.

Palabras claves: Geopolítica – Hidrovia – Siglo XX y XXI – Cuenca del Plata.

1. Introducción

Las exploraciones al Río de la Plata comenzaron en el marco de las disputas que se zanjaban de manera secreta y clandestina en torno a la región, por la demarcación de límites entre las coronas de Castilla y Portugal (Rossi Elgue, 2019: 130). El primer explorador que se internó en el río Paraná fue Sebastián Caboto, el 8 de mayo de 1527, y desde esos tiempos esta ruta fluvial ha adquirido su importancia geopolítica.

La Hidrovía Paraguay-Paraná ha sido y es una ruta natural de transporte de personas y mercaderías; pero, a pesar de las facilidades que ofrece su historia, estuvo signada por enfrentamientos geopolíticos en el siglo XX referidos a problemáticas de orden internacional y posteriormente en el siglo XXI por problemas de orden doméstico de cada uno de los países que la poseen, sumado a los problemas acarreados por el hecho de no tener una visión común de carácter regional, para obtener beneficios integrales.

La Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) conlleva un carácter estratégico para la región dada su ubicación geográfica de privilegio, la enorme dotación de recursos naturales presentes en su área de influencia, el potencial productivo y económico, la capacidad en materia de infraestructura portuaria y las disponibilidades energéticas. Todo esto favorece el desarrollo económico y social, contribuyendo a la conexión e integración regional.

No obstante esta finalidad de alcanzar la conexión e integración regional, los países latinoamericanos -y en el caso particular los que conforman la Cuenca del Plata- han desarrollado un gran esfuerzo por superar el problema del desarrollo y, en varias oportunidades, han recurrido al establecimiento de mecanismos multilaterales de interacción económica. En las dos últimas décadas, a partir del Tratado de Montevideo, tal empresa ha tenido expresión en una variedad de modalidades, tanto respecto a su contenido y alcance, como a su estructura. Todas ellas han sido erigidas bajo el rótulo de la "integración" y todas han corporizado distintos grados de "cooperación". En algunas de ellas, además, está presente un factor conflictual inter-estadual, derivado tanto de razones históricas como de incompatibilidad de intereses —parciales o globales— nacionales (Nohlen y Fernandez, 1981: 412). El sistema multilateral subregional de la Cuenca del Plata, cuyo origen institucional reside en la firma del Tratado de Brasilia, en abril de 1969, no escapa a esa generalidad y se manifiesta, por una parte, en la ambivalencia entre integración y cooperación —común a otros modelos multilaterales en la región— y, por otra, en la dualidad de conflicto y cooperación presentes en los inicios del Tratado y que continua hasta nuestros días.

La Hidrovía Paraguay-Paraná es un programa definido a lo largo del sistema hídrico del mismo nombre, en un tramo comprendido entre Puerto Cáceres (Brasil) en su extremo norte y Puerto Nueva Palmira (Uruguay) en su extremo sur. Los países que comparten este sistema fluvial -

Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay- promovieron en una primera etapa la realización de estudios para determinar la factibilidad económica, técnica y ambiental de los mejoramientos necesarios para garantizar el uso sostenible del recurso hídrico. Estos países crearon el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), a través del cual celebraron diversos convenios con organismos internacionales (BID, FONPLATA, PNUD, CAF) para la ejecución de estudios sobre la vía navegable.

Varios pensadores geopolíticos argentinos tienen en común el considerar a la Hidrovía Paraná-Paraguay como una región prioritaria para el país. Por otro lado, los políticos argentinos han ratificado la importancia de la región mediante la implementación de políticas exteriores tendientes a consolidar la presencia del país en aquella región.

En este escenario, el artículo se propone analizar los distintos enfoques geopolíticos en el siglo XX y XXI; la conducta de la Argentina en función de sus intereses y los contextos donde la Hidrovía tuvo distintos abordajes.

Para ello nuestra hipótesis de trabajo es: la Hidrovía constituyó siempre un objetivo estratégico para Argentina a lo largo del siglo XX y XXI; pero su impacto geopolítico ha sido errante entre la geoestrategia y la geoeconomía, y ello no permitió un aprovechamiento integral de la misma.

En función del objetivo, el artículo se estructura de la siguiente forma: en la primera sección se presentan las características de la hidrovía y su importancia geopolítica no sólo para Argentina, sino para los países que conforman la Cuenca del Plata. En la segunda sección se introducirán los escritos de los geopolíticos argentinos más influyentes y sus principales postulados durante el siglo XX y el siglo XXI.

Luego, se mencionarán los autores argentinos contemporáneos que también avanzaron en el reconocimiento de la región de la Hidrovía Paraná-Paraguay como una región geopolíticamente relevante, alejados de las posiciones geopolíticas enfrentadas.

Se utilizará el método cualitativo, centrado en el estudio de un caso en particular que es la Hidrovía Paraná-Paraguay. Su elección responde a su relevancia como espacio geopolítico en lo que se refiere a su uso como principal ruta logística para la industria agroexportadora.

El método empleado es esencialmente analítico-descriptivo, entendiendo como “*método analítico*” aquel que parte de la descripción general de una realidad para realizar la distinción, conocimiento y clasificación de los elementos esenciales que forman parte de ella y de las relaciones que mantienen entre sí.

El análisis de este caso en particular parte del hecho de que existe un acuerdo internacional que conforma el sistema multilateral subregional de la Cuenca del Plata, cuyo origen institucional reside en la firma del Tratado de Brasilia, en abril de 1969, y que opera como paraguas, pero que ha

llevado como otros tantos acuerdos regionales a padecer de una política simbólica en cuanto a su aplicación.

2. Hidrovía Paraná-Paraguay

La HPP está inserta en la Cuenca del Plata¹ y convive con tres hidrovías (ver mapa Nro. 1). La Hidrovía Paraná-Paraguay tiene un punto en contacto con la Hidrovía Uruguay en el Puerto Nueva Palmira (Uruguay), mientras que la Hidrovía Tieté-Paraná, actualmente no integrada, está interrumpida por la represa hidroeléctrica de Itaipú, pero con posibilidades su integración, obra mediante, siendo una decisión estratégica a implementar por Brasil y especialmente para San Pablo.



Mapa Nro. 1: Cuenca del Plata y sus tres hidrovías (Fuente Anzaldi, Camilli y Carrere Cadirant, 2021:86).

¹ La Cuenca del Plata abarca una superficie de 3.140.000 km²; ocupa la quinta parte de Sudamérica. Está recorrida por los ríos Paraná (4.352 km), Paraguay (2.459 km) y Uruguay (1600 km), y sus afluentes, que drenan en cinco países: Bolivia, Paraguay, Uruguay, Brasil y la Argentina, cuyas aguas superficiales descargan en el Río de la Plata. La Cuenca del Plata abarca una superficie de 3.140.000 km²; ocupa la quinta parte de Sudamérica. Está recorrida por los ríos Paraná (4.352 km), Paraguay (2.459 km) y Uruguay (1600 km), y sus afluentes, que drenan en cinco países: Bolivia, Paraguay, Uruguay, Brasil y la Argentina, cuyas aguas superficiales descargan en el Río de la Plata.

Cada una de estas tres hidrovías tiene características particulares que las diferencia bajo el aspecto de condiciones físicas de navegabilidad.

La Hidrovía Paraná-Paraguay (HPP) tiene una extensión de 3.442 Km navegables y se extiende desde Puerto Cáceres (Mato Grosso-Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), está conformada por el río Paraguay, el Canal Tamengo (afluente del Río Paraguay, compartido por Bolivia y Brasil), el río Paraná y sus afluentes. Su área de influencia abarca una superficie de 720.000 km² e indirecta de 3.500.000 km². Reviste un valor geopolítico estratégico clave para el comercio y para el desarrollo económico y productivo de nuestro país, así como también para el resto de los países integrantes de la cuenca del Plata: Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay; en los casos de Bolivia y Paraguay, es la única vía de acceso hacia el océano.

La Cuenca del Río de la Plata es la tercera del mundo por su tamaño, solamente superada por las cuencas del Amazonas y del Zaire. El área es un espacio compartido capaz de generar tanto confrontación como cooperación entre los países (Ohanessian, 2013:124).

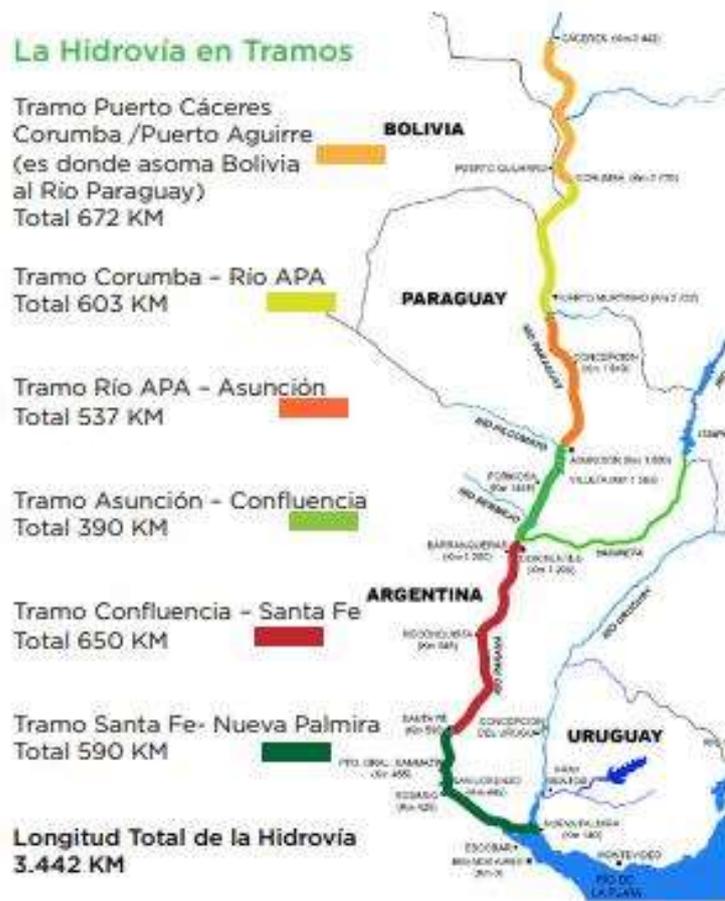
La Cuenca del Río de la Plata tiene como característica que las altas cuencas y nacientes de los ríos que aportan los caudales medulares están situadas en tres países: Brasil, Paraguay y Bolivia. Por otro lado, la desembocadura del mismo fue patrimonio durante varios siglos de una sola jurisdicción, hasta que fue dividida entre Argentina y Uruguay. Por lo tanto, mientras que Argentina no controla las altas cuencas, Brasil no controla la desembocadura. Por su parte, Paraguay, siendo un país mediterráneo y disponiendo de una excelente vía navegable, necesita de los ríos argentinos para trasladar sus embarcaciones hacia las aguas libres. Asimismo, Brasil requiere del paso por aguas argentinas y paraguayas para acceder al curso superior del río Paraguay en su territorio de Mato Grosso, que hasta fechas recientes presentaba dificultad en el acceso terrestre (Ohanessian, 2013:125).

La HPP se la puede caracterizar por tramos, de agua abajo para aguas arriba (ver mapa Nro. 2), a saber:

1. Río Paraná hasta Confluencia: las restricciones en cuanto a las dimensiones máximas de las embarcaciones son establecidas por los tramos de aguas arriba. Por lo tanto, la navegación fluvial se implantó en grandes convoyes escurriendo las zafras agrícolas de Argentina, en combinación con los automotores vinculados al transporte de cargas en regiones próximas a los grandes centros productores y consumidores. Este tramo es el que más interesa para el presente trabajo, dado que es el que mayor importancia geoeconómica reporta a nuestro país.
2. Confluencia a Asunción: este tramo es de suma importancia para las relaciones de intercambio con Paraguay, a través del Puerto de Asunción, centro de la ruta de acceso de

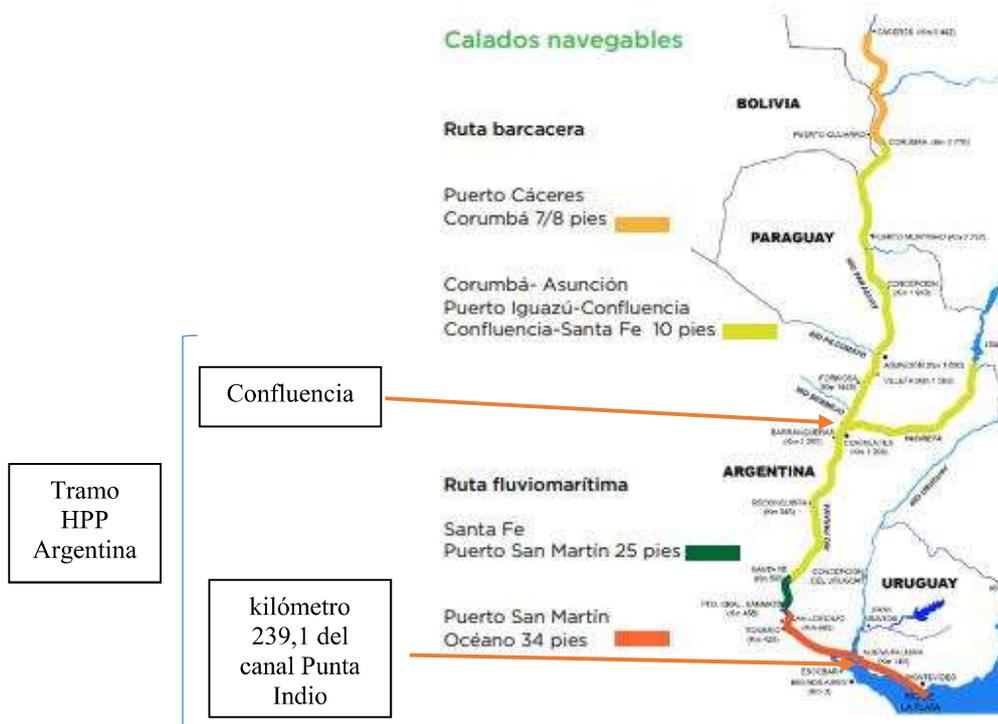
este país a los mercados de ultramar. Al mismo tiempo, la región es altamente generadora de cargas de consumo y producción de bienes de alto valor específico, que generan grandes convoyes de empuje.

3. Asunción – Corumbá: Corumbá representa un importante centro de origen y consumo de cargas para el centro-oeste del Brasil y Bolivia. Además de la tradicional actividad de minería de Urucum y Mutún, se agrega hoy un volumen importante de granos producidos en la región con destino a la exportación. Por lo tanto, hay volúmenes considerables de carga que deben fluir por la Hidrovía en grandes embarcaciones, ya que los costos deben ser disminuidos por el factor de escala en el transporte. No obstante que el automotor tenga un papel importante en el transporte local, principalmente para el ganado y abastecimiento, el tipo indicado es el convoy de empuje, dado que el crecimiento de porte de embarcación se da en el plano horizontal, ya que el calado es restricto. El mineral y la producción de granos encuentran en este tipo de embarcación la solución más adecuada para su transporte.
4. Corumbá a Cáceres: este tramo está separado porque sus condiciones de navegabilidad difieren de manera significativa del anterior, lo que implica restricciones mucho más fuertes para las dimensiones máximas del convoy, de manera que es común que las cargas con origen en Cáceres y con destino a exportación sufran trasbordo en Corumbá para acceder a convoyes de mayor porte.



Mapa Nro. 2: Distintos tramos de la HPP. (Fuente: magyp.gov.ar, 2023)

Existe una forma de agrupar los distintos tramos en dos categorías que responden al tipo de embarcación que se utiliza, producto del calado que permite su navegabilidad; de esta forma es posible destacar una ruta barcajera (utiliza barcazas para el traslado) desde Puerto Cáceres en Brasil hasta el Puerto San Martín en Santa Fe y una ruta fluviomarítima desde Puerto San Martín hasta el Océano Atlántico (ver mapa Nro. 3).



Mapa Nro. 3: Calados navegables en la HPP. (Fuente: elaboración propia y magyp.gob.ar, 2023)

La Hidrovía Paraná-Paraguay, para Argentina, es una de las obras de infraestructura más importantes del país, ya que alrededor del 75% de la producción agroindustrial sale al exterior por allí. En 2019 operaron a través de esta vía troncal más de 2.600 grandes buques de ultramar, que transportaron cerca de 69 millones de toneladas. A estos se deben sumar otros 16 millones de toneladas provenientes de Bolivia, Paraguay y Brasil.

Para dimensionar la importancia de la obra, más del 60% del valor del comercio exterior, en dólares, opera por la hidrovía. El valor de los bienes que transitan anualmente asciende a más de US\$ 70.000 millones, según datos de 2017; esto equivale a aproximadamente al 80% del volumen del comercio exterior argentino. El 82% del total de los graneles sólidos y el 95% de los graneles líquidos agrícolas, tuvieron como origen los puertos de la hidrovía (mayormente los puertos del Gran Rosario). La soja y sus derivados son los productos más importantes en volúmenes a transportar, seguidos por el hierro y los combustibles. El tráfico de bajada es mucho mayor que el de subida, a razón de cuatro veces más; el tráfico de mayor importancia de subida es el de combustibles (80% del total) (magyp.gob.ar, 2023).

En la actualidad, por la HPP transitan alrededor de 500 embarcaciones al mes, que se utilizan para el transporte comercial, sobre todo, de nacionalidad argentina, paraguaya y brasileña. La mayoría de

las mercancías transportadas por la HPP son *commodities* y las principales mercaderías que se transportan son: granos (31,5%), cereales (18,2 %), madera (17,7 %), cargas pesadas (12,3 %), fertilizantes (9,4 %), combustibles líquidos (6,7 %), combustibles gaseosos (4,2 %).

En definitiva, la HPP es **la principal obra de infraestructura logística del país**² y ruta estratégica para la economía, porque es la principal vía de salida de las exportaciones agroindustriales.

Pero, el tiempo, no está del lado argentino; mientras que el país lleva más de una década sin avances de consideración en la hidrovía, en Brasil –cuya producción de soja llegará este año a 160 millones de toneladas, contra las 25 de Argentina, con proyecciones de llegar a 250 millones para 2030- va ganando fuerza la salida de granos producidos en el centro del país, vía el Amazonas, hacia los puertos del norte brasilero, en lugar de bajar hacia la salida al mar vía Argentina.

En 1995 se adjudicó al Consorcio HIDROVÍA S.A. –integrado por las firmas Jan de Nul de Bélgica y Emepa S.A. de la República Argentina-, el dragado, balizamiento y mantenimiento de los casi 1.200 km de cauce fluvial correspondientes a Argentina, por un plazo de 15 años³, prorrogado en 2010⁴ (vencía el 30 de abril de 2021). La nueva licitación se llevaría adelante en tres segmentos: de Timbúes al norte, hasta Confluencia, y al sur hasta la salida oceánica pasando por el Río de la Plata, mientras que, con una tercera licitación, se encararán las obras para la navegabilidad del Canal Magdalena. Entre los competidores figura China -con la firma Shanghai Dredging Company- que se presenta como el nuevo actor en el tablero logístico, y cuatro empresas europeas: las belgas Dredging International y Jan de Nul, y las holandesas Boskalis y Van Oord.

El problema radica en que hay que definir, acordar y legitimar un plan de obras, una vía navegable que hacia el 2012 recibió las últimas mejoras en profundidad; pero, previamente, se debe realizar la factibilidad ambiental que valide el plan de profundidad que aún no está realizado (Galíndez, 2023a).

Asimismo, renace el plan para concretar el Canal Magdalena, una ruta navegable desde el lado argentino del Río de la Plata hasta el Atlántico, cuya planificación ya estaba acordada y aprobada antes del 2015. Se la define como una “*salida directa al mar*”, entendiéndose por directa, “*recta*”.

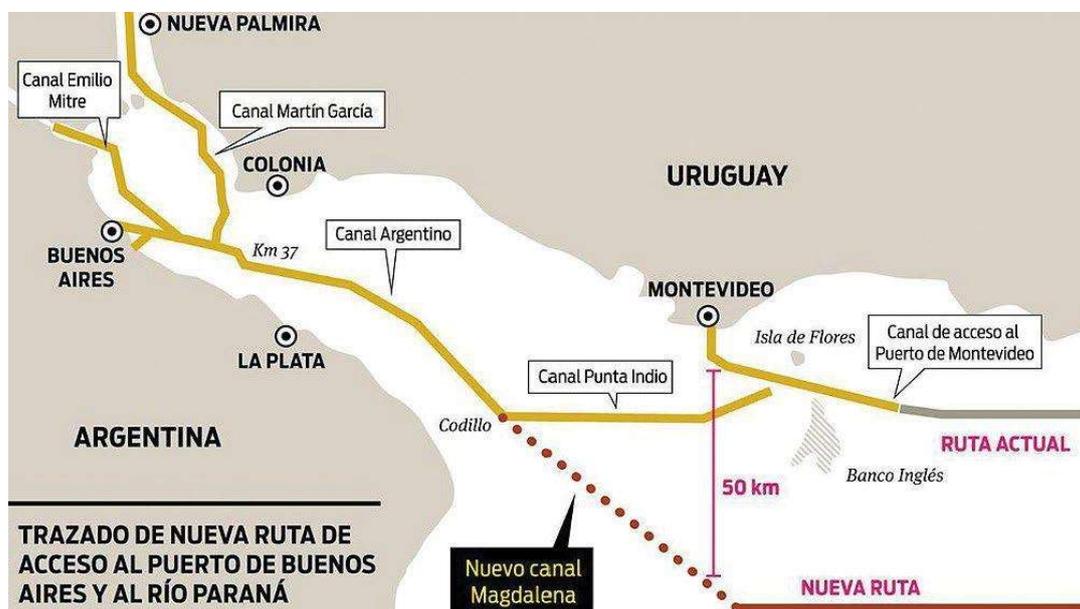
Este plan del Canal Magdalena es un desafío geopolítico para Argentina, que, si bien tiene relación con la Hidrovía Paraná-Paraguay, se trata de un problema geopolítico con un escenario, actores e

² Lo resaltado corresponde al investigador.

³ El contrato firmado el 20 de febrero de 1995 fue aprobado por Decreto N°253 del 22 de febrero de ese año.

⁴ En el 2010 se firmó la renovación del contrato hasta el año 2021, a través del decreto N°113/2010 del Poder Ejecutivo.

intereses diferentes. Cabe recordar que la Hidrovía Paraná-Paraguay llega hasta el Puerto de Nueva Palmira, en Uruguay, que se encuentra fuera del escenario del Canal Magdalena⁵.



Mapa Nro. 4: Proyecto del nuevo canal Magdalena⁶ (Fuente: Anzaldi, Camilli y Carrere Cadirant, 2021:87).

Finalmente, se constituye el CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA (CFH)⁷. Dicho organismo brinda asesoramiento permanente en todo lo relativo a la concesión de la obra pública por peaje de la vía navegable troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná, y asiste al Ministerio de Transporte en la coordinación política y estratégica para su administración (Ministerio de Transporte: 2020: art 6).

El 1º de julio de 2021, el presidente de Argentina dictó el Decreto 427/2021 que otorgó a la Administración General de Puertos (AGP) la concesión para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado, y el correspondiente control hidrológico, de la Vía

⁵ En el año 2020 el Ministerio de Transporte fue autorizado, mediante el decreto 949/20, a vía navegable troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico (Ministerio de Transporte, 2020:5).

⁶ Gran parte de los problemas se encuentran en la pronunciada curva que se produce en El Codillo (Km 143) hasta Zona Alfa, situación que produce un quiebre con respecto a la dirección de las corrientes (El Cronista, 2023).

⁷ El CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA (CFH) estará integrado, en carácter de miembros permanentes, por los representantes del MINISTERIO DEL INTERIOR, del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO y del MINISTERIO DE TRANSPORTE de la Nación y por los representantes de las Provincias de BUENOS AIRES, CORRIENTES, CHACO, ENTRE RÍOS, FORMOSA, MISIONES y SANTA FE. Asimismo, podrán ser convocadas a participar las organizaciones no gubernamentales y sindicales, así como otros entes u organismos públicos o académicos con interés en la materia (Ministerio de Transporte, 2020: 6)

Navegable Troncal⁸ comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná (ver mapa Nro. 2, comprende los tramos de Nueva Palmira-Santa Fe: 590 km y el tramo Santa Fe-Confluencia: 650Km) hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales en el Río de La Plata exterior (la “Hidro vía”) (Marval, 2021).

Como síntesis, se pueden mencionar los siguientes beneficios para la región:

- Favorece el comercio.
- Proporciona una salida hacia el mar para los países limítrofes.
- Aumenta la recaudación por el cobro de peajes, contratación de servicios y estadías en el puerto.

Y respecto a los perjuicios posibles podemos citar:

- Desaparición de los humedales, islas y bosques.
- Mayor contaminación en el agua.
- Alteración del ecosistema provocando grandes sequías e inundaciones en la zona.
- Extinción de especies autóctonas de flora y fauna.
- Inhabilitación del uso recreativo y de esparcimiento de la zona, para dar lugar a grandes buques mercantes.

3. Geopolítica: una aproximación

La disciplina de las Relaciones Internacionales, como toda ciencia social, dispone de un considerable número de aproximaciones teóricas que buscan explicar su objeto de estudio. La Geopolítica puede ser considerada como una de estas aproximaciones teóricas que brinda las herramientas necesarias, tanto para explicar los comportamientos de los actores del sistema internacional, como también las herramientas que pueden utilizar los decisores para plantear sus políticas y acciones en el escenario internacional (Covelli, 2016:2).

El caso particular de la HPP estuvo y está atravesada por cuestiones Geoestratégicas⁹ y Goeconómicas¹⁰.

Respecto a las de carácter geoeconómico, podemos esbozar que el llamado a una nueva licitación para la ampliación, señalización y dragado de dicha vía abre la discusión por las rutas fluviales con una mirada geopolítica, entre ellas la de separar las actividades del dragado y el balizamiento, y si

⁸ La vía navegable troncal se conforma de tramos donde la vía navegable tiene profundidad natural y tramos donde esta es artificial por intervención por dragado. Prevé rutas de circulación principales y secundarias (Ministerio de Transporte; 2023)

⁹ La Geoestrategia se especializa en el estudio de la influencia de los factores geográficos con la finalidad de brindarle a los militares la información necesaria para diseñar sus estrategias de manera más eficiente.

¹⁰ La Goeconomía analiza la estructura geográfica de una región para poder explotar y defender de la mejor manera los intereses económicos.

finalmente se concesionara en favor de un privado o se definiera un ente estatal. Recordemos que por el río Paraná, vía navegable troncal de la Argentina, circulan cerca de 6.000 barcos anuales de todos los tamaños, y en ellos sale más del 75% de las exportaciones argentinas.

En relación con las de carácter geoestratégico, el siglo XX fue dominado por el aislamiento producto de las tensiones geopolíticas con Brasil y en el Siglo XXI, a pesar de no existir las hipótesis de conflicto y tanto Brasil como Argentina mostraron señales de integración mediante el MERCOSUR y la UNASUR, la gestión de la HPP se hace en forma unilateral. En este marco se da la existencia de desconfianza en actores tanto públicos como privados en la forma de gestionar la navegación.

4. La Geopolítica Argentina en relación con la Hidrovía Paraná-Paraguay

Si bien la mayoría de los geopolíticos más renombrados surgieron en los países más poderosos del sistema internacional, la Argentina también logró desarrollar su propio pensamiento geopolítico¹¹. Como en la mayoría de los casos en donde se desarrollaron estudios sobre geopolítica, los pensadores

argentinos escribieron desde las propias necesidades, intereses y características geográficas nacionales. Aunque siempre tendieron a hacerlo desde marcos teóricos ya elaborados desde el Norte,

¹¹ Surge como una preocupación netamente castrense, inspirada desde la Armada y el Ejército en sus oficiales y profesores de las escuelas militares. Entre sus principales referentes figuran: vicealmirante Segundo Storni (*"Proyecto de régimen de mar territorial"*, 1911; *"Intereses argentinos en el mar"*, 1916. Sostenía que a nuestro país le corresponde un destino marítimo), Ricardo De Labougle (*"La República Argentina en el panorama geopolítico del mundo. La tierra y el mar argentinos"*, 1944); tenientes primeros Emilio R. Isola y Ángel Carlos Berra (*"Introducción a la Geopolítica Argentina"*, 1950), coronel Jorge Eduardo Atencio (*"Que es la Geopolítica"*, 1965), general Juan Guglielmelli (Fundador del Instituto Argentino de Estudios Estratégicos y Relaciones Internacionales (INSAR), 1971, cuya publicación bimensual fue la revista *Estrategia; Geopolítica del Cono Sur*, 1979. Tenía una visión peninsular del país, manteniendo su condición marítima, pero asumiendo también su rol continental); almirante Isaac Francisco Rojas (*"Intereses argentinos en la Cuenca del Plata, su abandono antihistórico a partir de la quiebra institucional de la libertad"* 1974; *"El litigio Argentino-Chileno en la Zona Austral desde sus orígenes lejanos hasta el Presente. Argentina en el Atlántico Chile en el Pacífico"*, 1978; *"La Ofensiva Geopolítica Brasileña en la Cuenca del Plata"*, 1979), doctor en Filosofía y Letras Gustavo Cirigliano (*"La argentina triangular. Geopolítica y proyecto nacional"*, 1975); contralmirante Jorge Fraga (*"Introducción a la Geopolítica Antártica"*, 1978; *"Aspectos Geopolíticos Del Mar Argentino"*, 1980; *"El Mar y la Antártida en la Geopolítica Argentina"*, 1980; *"La Argentina y el Atlántico Sur"*, 1983); coronel Justo Briano (*"Geopolítica y geoestrategia americana"*, 1979), coronel José Felipe Marini (*"Desarrollo y seguridad de la Argentina en el marco geopolítico internacional"*, 1980; *"El conocimiento geopolítico"*, 1982; *"Geopolítica Latinoamericana de integración"*, 1987), doctor en Ciencia Política y Relaciones Internacionales Luis Dallanegra Pedraza (*"Los países del Atlántico Sur. Geopolítica de la Cuenca del Plata"*, 1983), mayor Emilio R. Isola (*"Introducción a la Geopolítica Argentina. Las influencias geopolíticas en la formación de nuestro estado"*, 1983, junto a Fraga, Roccatagliata, y otros), coronel Florentino Díaz Loza (*"Geopolítica para la Patria Grande"*, 1987); doctor en Geografía Juan Alberto Roccatagliata (*"Argentina, hacia un nuevo ordenamiento territorial de la centralización a la descentralización con proyección continental y oceánica"*, 1986; *"Geografía y políticas territoriales: la ordenación del espacio"*, 1994); coronel Hugo Gastón Sarno (*"La Argentina y su patrimonio geográfico"*, 1987; *"Lecciones de Geopolítica"*, 2003), coronel Miguel Basail (*"Reflexiones políticas y geopolíticas"*, 1990). (Anzaldi, Camilliy Carrere Cadirant, 2021:45).

con más o menos espíritu crítico. Por otro lado, la mayoría de estos trabajos fueron realizados en la segunda mitad del siglo XX, una época muy cargada por el enfrentamiento bipolar y las influencias de doctrinas como la de Seguridad Nacional y Seguridad Hemisférica. Desde el fin de la Guerra Fría, y el regreso a la democracia en el Cono Sur, se ha ido dejando de lado los estudios geopolíticos.

La mayor cantidad de trabajos teóricos en la Argentina por autores argentinos son: Storni (1916), Perón (1974), Rojas (1974), Guglielmelli (1979), Fraga (1985), Marini (1985), Diaz Loza (1987), Quillet (Koutoudjian *et al*, 1994) y Boscovich (1999); y en el siglo XXI analizamos la geopolítica en autores como Borrel (2020), De Paula (2021) Tokatlían (2021) para descubrir desde la perspectiva de sus aportes al desarrollo fluvial de la hidrovía.

A ello debemos sumarle aproximaciones desde la Ciencia Política donde existieron propuestas de académicos del Cono Sur para reinterpretar el sistema internacional como Juan Carlos Puig al plantear la Teoría de la Autonomía o Helio Jaguaribe con la Teoría de la Dependencia.

Podemos considerar que los teóricos que trabajaron para comprender y contribuir a la inserción internacional de sus respectivos países se encontraron inmersos en las problemáticas propias de sus naciones, donde además de las capacidades y características geográficas de sus estados, influyeron las ideas y percepciones nacionales (Covelli, 2016:5).

En esta línea de pensamiento, podemos interpretar la geopolítica de la HPP desde tres períodos significativamente diferentes, donde cada uno de ellos condicionó el desarrollo de la misma.

El primer período, denominado “*Competencia Geopolítica*”, se extiende desde el transcurso de la Guerra Fría hasta el retorno a la democracia en la Argentina. Las propuestas brindadas coinciden en la necesidad de un cambio en el modelo de inserción de la Argentina, pero difieren en la forma en que se debe realizar. Por este motivo se pueden diferenciar dos tradiciones que siguen los autores que, a su vez, reflejan sus orígenes. Por un lado, encontramos a aquellos que siguen la postura de Mackinder, en la cual el poder terrestre y el desarrollo del *hinterland* se presentan como lo más importante para la Geopolítica. Estos concuerdan en su proveniencia del Ejército Argentino: el General Perón y el General Guglielmelli. En cambio, aquellos que surgieron de la formación de la Armada Argentina tuvieron una postura -siguiendo a su institución- más naval, como es el caso del Almirante Rojas. Es decir, siguieron la postura de Mahan y defendieron la importancia del poder marítimo o naval por sobre el terrestre. Esta etapa también se caracteriza por la existencia de grandes tensiones geopolíticas, no solo en el mundo, sino también por las competencias entre los diferentes Estados del Cono Sur. Si bien los autores muestran sus deseos de superación, no esconden su preocupación, sobre todo en cuestiones limítrofes.

El segundo período propuesto, denominado “*Democracia Argentina*”, transcurre desde el retorno a la democracia en Argentina, coincidiendo con los últimos momentos de la Guerra Fría. Si bien es el período más corto, se puede encontrar un cambio de actitud en los materiales encontrados. Es decir, que las propuestas tienen una mayor orientación hacia la integración y cooperación con los Estados vecinos -hecho que puede relacionarse con la neutralización de las competencias geopolíticas y el retorno a una democracia estable. Por otro lado, surgieron, en el contenido teórico argentino, nuevas escuelas (ya tradicionales), como la escuela francesa, a partir del trabajo del Coronel Marini y el del Coronel Díaz Loza, que realizaron una importante exposición teórica en sus escritos; y el concepto de geopolítica tridimensional, ya propuesto oportunamente por Seversky y trabajado por el Comodoro Quellet. Por parte de la tradición naval, el Contraalmirante Fraga se ocupó de analizar la estructura internacional hacia los finales de la Guerra Fría y revalorizar los recursos geopolíticos del mar argentino.

El tercer período denominado “*Geoeconómico liberal*”, caracterizado por la importancia de los recursos naturales de carácter estratégico que posee cada país sudamericano, que, como piedra angular de su proyección de poder para lograr insertarse internacionalmente, busca un mejor posicionamiento. Sin embargo, no se llegan a concretar procesos de integración o regionalismo sólidos y concretos que permitan tener una posición común frente a los poderes centrales. Entre los geopolíticos del siglo XXI, podemos mencionar a Burman (2019) que explica en tal sentido la “nueva geopolítica de los recursos naturales” o a Borrell (2020) donde la geopolítica abarca cuestiones económicas, ambientales, sociales y científico-tecnológicas; y tampoco se agota en el análisis de riesgos y amenazas, sino que incorpora la identificación de oportunidades. De Paula (2021) propone a la geopolítica una agenda internacional en la que prima la competencia sobre el ciberespacio, el espacio exterior y los comunes globales, además de los intereses sobre los recursos naturales y posiciones estratégicas en los espacios clásicos nacionales. Y, finalmente, Tokatlian (2021) quien expresa que somos una región del mundo cuyo peso específico no está en crecimiento, está en decadencia. Esta decadencia nos va a llevar a depender cada vez más de China y de los EE.UU. simultáneamente, y esto sucede en momentos en los que la pugna entre estos dos países crece.

Así como la geopolítica interpretó en estos tres períodos, en Argentina, con respecto a las cuencas hidrográficas en general y particularmente en esta HPP, no se han aunado criterios reconocidos por los todos los ámbitos con competencias para una definición propia sobre el manejo de las cuencas hidrográficas. Desde mediados del siglo veinte han predominado distintas concepciones distinguiéndose tres tipos de manejos. Al imperio del criterio conservacionista de los recursos suelo-agua-bosques, con enfoque prioritario en la corrección de torrentes, control de erosión e

hidrología forestal, le sucedió una perspectiva administrativista, con énfasis en el manejo del recurso hídrico y el aprovechamiento múltiple del agua, que condujo a la realización de importantes obras de ingeniería hidráulica (ej. represas hidroeléctricas) para resolver problemas hidrológicos, de riesgo hídrico o de conservación de suelos; para, finalmente, receptar el marco conceptual del desarrollo sustentable -que privilegia la visión ecosistémica de la naturaleza y el ejercicio democrático de los nuevos paradigmas de organización y participación social-, que reafirma la condición de la cuenca como espacio ambientalmente idóneo para la gestión integral de los recursos, concepción que parece imponerse en la actualidad (Iglesias y Martínez, 2011).

Antes de analizar los tres períodos, a modo general posemos decir que el primer período se caracteriza por la competencia geoestratégica impulsada por EE.UU.; mientras que en el segundo período se comienza a tener la influencia integracionista, sin desaparecer la geoestrategia norteamericana para la región; y, finalmente, en la tercera etapa lo predominante es la geoeconomía China que influye en la región, sin ser descuidada por la vigilancia geoestratégica de Estados Unidos. La descripción de las distintas posiciones geopolíticas adoptadas por nuestro país nos lleva finalmente a analizar la situación actual de la Hidrovía y el problema geopolítico que representa.

4.1. Primer Período: Competencia Geopolítica

Esta etapa se bosquejó entre 1946 y 1983, y se caracterizó por su fuerte contenido de tensiones geopolíticas, tanto en la vecindad argentina, a partir de tensiones limítrofes y oposición de intereses, como en el mundo entero a partir del enfrentamiento de los bloques capitalista y comunista.

Particularmente, la Argentina se caracterizó en este período por su inestabilidad política y constante presencia de influencia militar en sus gobiernos, estando directamente al frente de éstos buena parte del período. A su vez, los militares argentinos, como también en la mayoría de los países de Latinoamérica, se encontraban fuertemente influidos por la conocida “*Doctrina de Seguridad Nacional*” surgida desde la Escuela de la Américas¹², herramienta de influencia norteamericana para con los militares de la región. Por su parte, la naturaleza de los gobiernos militares pareció empujarlos a la resolución de los problemas geopolíticos que entendían como sensibles para la integridad nacional. Ejemplos de estos fueron los conflictos limítrofes con Chile, a través de la cordillera y particularmente en el canal de Beagle; por otro lado, la problemática derivada de la construcción y administración de represas aguas arriba en la cuenca del río Paraná (Covelli, 2016:9). A continuación, expresamos algunas de las ideas geopolíticas más importantes en este período:

¹² “*La Doctrina de la Seguridad Nacional se asentó en dos postulados básicos: la bipolaridad y la guerra generalizada. Tal bipolaridad se entendió como la división del mundo en dos grandes fuerzas opuestas: la del bien y la del mal. Su credo consistió en afirmar la existencia de una guerra permanente entre el occidente cristiano y el oriente comunista, cuya expresión en las naciones latinoamericanas, ante la imposibilidad de un enfrentamiento armado mundial, se dio a través de las revoluciones sociales de la época o potenciales dentro de cada país*” (Velásquez Rivera, 2002:13).

4.1.1. General Perón y la Tercera Posición

En ese contexto de bipolaridad, la Tercera Posición planteó una barrera ante el avance al comunismo sin comulgar plenamente con los postulados del capitalismo impulsado desde Washington y, a la vez, “define una histórica determinación de autonomía e identidad nacional” (Perón, 2006a:18). En la aplicación material, el gobierno justicialista propuso el primer y segundo plan quinquenal, donde se evidencia la importancia de la infraestructura y de la autonomía de servicios vitales para un Estado¹³, entre los servicios vitales estaba la cuestión fluvial.

Con respecto a la región latinoamericana, se puede agregar que la política de Perón, en su primera presidencia, trató de consolidar un espacio de solidaridad política y económica, especialmente con los del Cono Sur (Lanús, 1986:7).

La experiencia peronista intentó liderar el Cono Sur, en parte bajo la doctrina de la “*tercera posición*” enunciada por Perón, donde su Argentina sería el eje articulador del ABC, ligando al vecino país del noreste y del oeste. Más aún, la política exterior peronista resaltaba la singular “*latinidad*” regional frente al “*protestantismo*” individualista y materialista de cuño estadounidense (Zanatta, 2013). Desde este comienzo temprano, la disciplina irá creciendo lentamente, hasta abarcar múltiples temáticas y complejos desarrollos, ahondando en una serie de puntos: el control de la cuenca del Plata (bajo la postulación de que cualquier objeto arrojado en esa vastísima superficie fluvial tarde o temprano pasa por la vista de Buenos Aires); la amenaza siempre latente de Brasil; los modos de integrar el territorio nacional y las proyecciones posibles hacia la Antártida y las islas del Atlántico sur. Como importante centro editorial, Argentina ha sido la principal propagadora del pensamiento geopolítico clásico y latinoamericano (Child, 1979).

Hasta 1949, la única forma de canalizar la actividad industrial o comercial del Estado era mediante el sistema de entes autárquicos, es decir, organismos creados por una ley, y estructurados por otra ley (orgánica) y su reglamento; así se crea la Administración General del Transporte Fluvial (Siepe, R- Llairó, M., 2001:8).

El Estado peronista captó la enorme importancia de contar con una flota mercante nacional, como un instrumento fundamental de nuestra economía. El peronismo creó así una “*conciencia marítima*”, según el difundido slogan de la época (Siepe, R- Llairó, M., 2001:14).

4.1.2. Rojas y la cuestión fluvial

El almirante Rojas, a pesar de ser un acérrimo enemigo político del general Perón, compartía con él ciertas concepciones geopolíticas, como por ejemplo la cooperación e integración, tanto político-

¹³ Como, por ejemplo, el transporte en ferrocarril, marítimo y fluvial, la creación de gasoductos, como también la creación y administración de energía nuclear. La ciencia y desarrollo tecnológico fue fuertemente impulsado.

económica como física, con países del Cono Sur. Principalmente, Rojas propuso las bases con una visión crítica para la infraestructura fluvial del río Paraná.

La mayor objeción que realizaba es que las diferentes construcciones de represas hidroeléctricas construidas en la cuenca del Plata fueron pensadas en beneficio directo del Brasil, cuando no eran necesarias para la Argentina, viéndose perjudicada por los cambios de los caudales que, justamente, los pasó a manejar el vecino del norte. Particularmente en el proyecto del embalse San Pedro – Proyecto hidroeléctrico Panambí– expresó que Brasil tenía un doble interés:

(...) por la energía, pero más por razones geopolíticas, pues facilitaría la unión del Río Uruguay con el Atlántico, mediante la elevación del nivel de agua en el río compartido y sus afluentes brasileños, a lo que se agregaría la vinculación de cursos en contra de lo establecido por el Derecho Internacional (Rojas, 1979:10).

Rojas, en este punto, planteó nuevamente el debate entre dos doctrinas del Derecho Internacional Público sobre el uso de los cursos de agua internacionales. En principio, y como dicta la doctrina Harmon¹⁴ o de integridad territorial absoluta, todo país tiene completa libertad de desviar las aguas de los ríos que atraviesan su territorio sin preocuparse de los daños que tal desviación pudiera provocar en los países río abajo. Esta, definitivamente, era la postura que guio a Brasil, pero la Argentina defendió un planteo completamente opuesto: los Estados río abajo están autorizados a exigir la misma cantidad y calidad de agua que asegura el curso natural del río. Ridruejo (2001:450) aclara que la teoría consagrada por el Derecho Internacional es la de soberanía territorial limitada, según la cual “todo Estado ribereño puede utilizar la parte del curso de agua situada en su territorio en la medida en que el uso no cause daño significativo a otros ribereños”¹⁵.

El control del caudal del agua es una variante geopolítica de vital importancia. Siendo los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay arterias para la Argentina, tanto como vías comerciales como origen de un recurso tan trascendental como es el agua y los recursos que se encuentran en ella, el control del caudal y el cuidado de su calidad influye directamente en la vida de los argentinos. Por otro lado, la escasez de agua no es el único riesgo, ya que en gran parte del noreste argentino posee áreas muy inundables. Rojas demostró la importancia de tener el control sobre diferentes *herramientas de poder geopolítico* (Covelli, 2016:11).

4.1.3. Gugliellmelli y la Argentina peninsular

¹⁴ J. Harmon fue un Fiscal General de Estados Unidos que defendió los derechos de los Estados que se encuentran “*aguas arriba*” en 1895. Este enunció que los Estados de aguas arriba (como Estados Unidos en relación a México, o Brasil con Argentina), tenían completa libertad para desviar las aguas de los ríos sin preocuparse de los daños que tal desviación podía producir en los Estados río abajo (Ridruejo, 2001:450).

¹⁵ Recién en 1997 la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la “Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho de los cursos de agua internacionales para fines distintos de la navegación” basada en esta teoría.

De tendencia desarrollista, el Gral. Guglielmelli se enfocó en diagnosticar cuáles fueron las fallas de los argentinos para no poder salir del subdesarrollo y proponer algunas medidas para alcanzar el desarrollo. Si bien trabajó casi exclusivamente en las problemáticas nacionales, se puede contrastar que la mayoría de los problemas se evidencian en el resto de los países de la región.

Uno de los mayores problemas es el rol tomado por estas naciones en la división internacional del trabajo por decisiones de sus dirigencias bajo la influencia de los intereses extranjeros y sus agentes internos. De aquí que se plantean dos modelos de país: uno orientado hacia afuera, desarrollando al máximo la Pampa Húmeda, produciendo materias primas y alimentos, y con un aparato industrial especializado en esta producción, completamente funcional a los intereses de las potencias centrales.

Por otro lado, un modelo de:

un país realizado como Nación, integrado en lo geoeconómico y sectorial. Es decir, que incorpore a la Nación las áreas hoy postergadas y marginadas como la Patagonia y el Noreste¹⁶ y que desarrolle de manera acelerada las industrias básicas y la infraestructura de servicios, con un elevado ingreso medio de la población (Guglielmelli, 1979:36).

Por otra parte, si bien veía imperioso superar los enfrentamientos geopolíticos con Brasil, mostraba ciertas reservas sobre los procesos de integración, sobre todo aquellos que fomentaban el libre cambio. Esto es debido a que el país debía estar primero integrado como nación y haber avanzado en su desarrollo. La integración atentaría contra esto, ya que, al conseguir recursos más económicos de otros Estados, se estaría demorando la explotación de los propios (Covelli, 2016:13).

El general Guglielmelli (1979) propuso una visión mucho más integradora y contemporánea: la visión peninsular de la República Argentina. En esta, a diferencia de la insular¹⁷, se observan las comunicaciones hacia el norte con el resto del subcontinente sudamericano. Por otro lado, se observa la proyección bioceánica en la que se puede trabajar, como también la proyección hacia el continente antártico.

¹⁶ Lo resaltado corresponde al investigador.

¹⁷ Ya en 1916 el Almirante y ex Canciller argentino Segundo R. Storni (1967) identifica que los intereses argentinos están ligados al Atlántico Sur basándose en la posición geográfica insular del país. En función de esto menciona, en primer lugar, la necesidad de configurar sectores comerciales a partir de la creación de capitales marítimas a lo largo de toda la costa atlántica. En segundo lugar, la recomendación de prestarle más atención a la defensa marítima a partir del fortalecimiento de una marina de guerra que se encargue de defender las costas argentinas para garantizar el libre comercio. En tercer lugar, identifica como estratégicas a las Islas Malvinas y reconoce como peligroso el hecho de que estén en manos extranjeras. Según el autor, “*si llegamos un día a ver plenamente asegurada la defensa nacional contra cualquier riesgo, (...) quedarían, como única base posible para operar contra nuestras costas, las Islas Malvinas*” (Storni, 1967: 43), y agrega: “*la permanencia de ellas en poder extranjero por un tiempo indefinido, no nos permitiría resolver en forma completa el problema de nuestra defensa marítima*” (Storni 1967: 44). Más allá de su posición sobre las Islas Malvinas, en ningún momento concibe recurrir a la fuerza para recuperarlas. El énfasis de Storni en la utilización de la marina de guerra y la construcción de una marina mercante (de cabotaje y de ultramar) para garantizar el libre comercio está fuertemente asociada al momento histórico, en donde la Argentina tenía un fuerte y exitoso modelo agroexportador, haciendo que el desarrollo del país este atado del libre comercio (Magnani, 2019: 145).

Argentina tiene un ‘carácter peninsular’, en la más amplia acepción geopolítica del término. Mediante este sentido, experimenta la primera aproximación de un país bicontinental, es decir su condición marítima, y su rol continental. (De los Reyes, 2020).

En efecto, su territorio, al norte de la línea Cabo San Antonio-San Rafael (Mendoza se articula con la masa terrestre continental “introduciéndose” en ella). Al Sur de aquel linde, se prolonga hacia el sur como una cuña ente los grandes océanos. En su extremo austral, esta región incluye los sectores insular y antártico. Debido a esta conformación, nuestro país recibe la influencia del Pacífico (Chile por medio) y del Atlántico, en particular este último, sobre la parte de cuyas aguas, plataforma y subsuelo, extiende su soberanía. Teniendo en cuenta, por último, la situación de la América a del Sur y de la Argentina dentro de ésta, resalta, como señalo Storni, su posición periférica y marítima respecto a las masas continentales del Hemisferio Norte.

Todo el espacio argentino se articula con los países vecinos a través de los aspectos geoambientales fronterizos incluidos los medios de integración física (caminos, ferrocarriles, vías fluviales¹⁸) (Guglielmelli, 1979).

Este concepto de Argentina “peninsular” le otorga gran importancia a los intereses marítimos, lo que lleva a valorar los recursos del mar y el desarrollo –al igual que proponía el vicealmirante Storni- de una Marina Mercante, “con los beneficios e ingreso por fletes y seguros”.

Para Guglielmelli, la Argentina, en términos geopolíticos es, entonces, “peninsular”: es continental, bimarítima y antártica. De los Reyes, J. (2020) agrega esto:

Esta conceptualización significa no sólo una situación geográfica, sino también y fundamentalmente, una economía integrada e independiente, un mercado interno en permanente expansión y una irrenunciable vertebración cultural con los países de América del Sur en particular los vecinos y el Perú.

Era consciente de que las grandes potencias y las corporaciones internacionales, o la combinación de éstas con las primeras, procuran mantener la dependencia del mundo periférico, fomentando integraciones regionales en desmedro de la Soberanía Nacional. Como ejemplo de esas integraciones regionales cita la Cuenca del Plata como una prioridad que puede relegar al resto del país (De los Reyes, 2020).

Guglielmelli fue cabeza de las Escuela Superior de Guerra y del Centro de Altos Estudios (formación militar avanzada), y secretario del Consejo Nacional de Desarrollo durante el gobierno de Onganía (1966-1971). Sus escritos llamaban a articular el nacionalismo económico, el desarrollo nacional y la integración del país, como modo de resolver el estancamiento regional y el cerco de los oponentes

internacionales, particularmente el acoso de Brasil, Chile e Inglaterra (Kelly, 1997).

¹⁸ Lo resaltado corresponde al investigador.

Siempre bajo una concepción política conservadora, la compleja elaboración de sus planteos sobre la “península” Argentina se plasmaron en la *Revista Estrategia* (1969 y 1984) —que Jack Child caratuló “claramente de Latinoamérica (y posiblemente del mundo) más sofisticada y penetrante revista de geopolítica” (Child, 1979: 95)— pero no llegaron a conocer la efectividad que impactó en Brasil. En este sentido, un factor explicativo de ello es el contraste entre la perdurable política militar brasilera y la más errática Argentina; más faccionalista y, finalmente, de claro signo desindustrializador y neoliberal (Fornillo, 2015:132).

4.2. Segunda Etapa: Democracia Argentina

El retorno a una democracia estable en la Argentina, y la posterior finalización de regímenes militares en los países vecinos, trajo aparejado nuevas oportunidades a la región a partir de la superación de las diferencias geopolíticas.

La disolución de la mayoría de todas las hipótesis de conflicto en la República Argentina llevó a la caducidad de muchos de los trabajos geopolíticos llevados adelante hasta el momento, creando la necesidad de nuevas perspectivas geopolíticas. Es debido a esta característica que se puede inferir que los autores considerados en esta etapa les dieran mayor importancia a los marcos teóricos en sus trabajos.

Con el relajamiento de la guerra fría y en plena posdictadura cedieron las antiguas rivalidades nacionales, centralmente la que oponía a la Argentina y Brasil, habilitando las tentativas de integración bajo un pulso fundamentalmente económico.

Se gestó, al interior de este marco más dialoguista, lo que Child y Kelly llamaron una “*geopolítica de la cooperación*” (Kelly y Child, 1990). Por ejemplo, José Felipe Marini, militar argentino, daba cuenta de una bisagra de época al proyectar en la integración regional el camino más deseable, que identificaba posible gracias a la irradiación que debía producir la Cuenca del Plata sobre sí y sobre el resto del magma continental (Marini, 1982). Las fronteras, las vías fluviales, las cuencas hidrográficas, los recursos, antes que mojones claves de una contienda, comenzaron a ser considerados base de la cooperación e integración a favor del “*desarrollo*” (González Gómez, 2002). Sobrevendrían, desde entonces, miles de contribuciones que analizarán la integración desde múltiples aspectos y puntos de vista, por “*derecha*”, por “*izquierda*”, “*desde abajo*” y “*desde arriba*”¹⁹. La creación del Mercosur en 1991 tornaría más palpable aquellas ilusiones, pero a tono con el perfil “*comercialista*” de la época que, de hecho, horadó las fronteras nacionales a causa del impulso transnacional que gestaba el mercado. A su vez, la hegemonía neoliberal y un alineamiento casi automático con la política exterior de Washington, que favorecía una idea de “*globalización*” en la que se disolvían las identidades nacionales y regionales, empujó a que los escritos geopolíticos

¹⁹ Para un estado de la cuestión de los escritos sobre integración en Sudamérica, véase Kan (en prensa).

perdieran peso en Sudamérica; aislados, en menor cantidad, reducidos a ámbitos profesionales o versando sobre temáticas ya instaladas (por ejemplo, el diálogo antagónico sostenido entre Chile y Perú por la soberanía en el Pacífico o entre Perú y Ecuador debido al histórico diferendo fronterizo) (Lores, 1998; Martínez Busch, 1989; Chávez Valenzuela, 1998).

No obstante, durante los años 1990, pero con particular intensidad la década siguiente, la geopolítica comenzó a resonar en nuevas temáticas que hasta entonces para nada se le asociaban, a caballo del crecimiento de las instituciones de educación superior, donde entra casi por primera vez. Distendidas sus aristas más agresivas, la geopolítica prolifera sobre diversas y nuevas dimensiones: el análisis literario, por ejemplo, encontrará una “*geopolítica*” en la obra de Roberto Arlt, la importancia de las nuevas tecnologías de la información en el diseño de una singular geopolítica “*sin territorio*”, el análisis cultural en las derivas geopolíticas del posmodernismo, la historia una caracterización de la “*geopolítica del control social*” en los suburbios paulistas de mediados del siglo pasado; en suma, se expande en términos multidisciplinares y abarca objetos heterogéneos (Slater, 1996; Mackenna, 2001; Romero, 2001; Miranda Brusantin, 2003). Ciertamente, la figura omnipresente del Estado y su inserción en el contexto mundial fue habilitando una multiescala que iba de lo global a lo local; y la preponderancia de la “*política exterior*” se disolvió en favor de análisis multidimensionales (Fornillo, 2015 :135).

Así y todo, este panorama variado no significó que se haya cortado el hilo tradicional de la disciplina, también debido a las singularidades de cada “*caso nacional*”. Resulta necesario subrayar que unas de las principales usinas para pensar la relación entre geografía y política continuaron siendo las instituciones estatales, particularmente las dedicadas a la planificación estratégica, las relaciones exteriores y la defensa, perviviendo los contornos típicos de la geopolítica “*clásica*” (Fornillo, 2015:135).

El devenir de los acontecimientos internacionales tampoco se hizo esperar para reafirmar la vigencia del pensamiento geopolítico dentro de la agenda global de las naciones. La década de 1990 vio el amanecer de un orden “*unipolar*”, a partir de la supervivencia de una sola superpotencia y de un modelo de acumulación hegemónico –el capitalista liberal-(Koutoudjian, 1999). De esta forma, diferentes sucesos internacionales evidenciaron la permanencia de la influencia del pensamiento geopolítico en los acontecimientos internacionales: la Guerra del Golfo, la desintegración de Yugoslavia y el Conflicto de los Balcanes son unos pocos ejemplos entre muchos otros.

El orden de la sociedad internacional pasó a ser regulada casi exclusivamente por la superpotencia vencedora y sus socios más próximos en diferentes ámbitos- militar, económico comercial, político y cultural- a través del control de ciertos instrumentos de conducción – como las comunicaciones y el transporte, un sistema jurídico coherente y un sistema monetario común.

Por otro lado, se puede evidenciar en esta época el auge de los regionalismos, sobre todo en Latinoamérica a partir de la creación de la Asociación Latinoamericana de Integración²⁰ (ALADI) como superación de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). Las nuevas tendencias hacia procesos de integración regional abiertos, como el caso del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), reflejaron la necesidad de una mayor participación en los foros comerciales como la Organización Mundial del Comercio (OMC) en un contexto donde se impulsaba el liberalismo comercial. Esto también fue un fenómeno de la globalización que afectó al pensamiento de los autores argentinos, ya que agrega una nueva variable geopolítica a considerar (Covelli, 2016:14).

Ahora bien, la renovación fuerte de la geopolítica responde al empuje de dos vertientes que tendieron a confluír a principios del siglo XXI. Una primera está asociada a la mutación del marco socio-histórico general: la lenta y problemática conformación de un modo de acumulación que volvía a colocar a los recursos naturales y el territorio en el centro de la escena, la existencia de una serie de gobiernos progresistas –que además trajeron consigo una cierta recreación de los marcos ideológicos del Estado–, el inaudito empuje de la integración regional y la fuerte apelación a la autonomía sudamericana en el mundo multicéntrico. A su vez, este “*cambio de época*” confluío con otra vertiente que arrastraba a la propia geopolítica a interactuar fluidamente con teorías contemporáneas de primer orden: la ecología política, la economía política, la geografía crítica, la teoría del “sistema-mundo”, entre las principales. A contracorriente del clasicismo y en espejo al impacto ineludible que producían los historiadores marxistas británicos, David Harvey manifestaba que el objeto *par excellence* de la geografía eran “las consecuencias geopolíticas de vivir bajo un modo de producción capitalista” (Harvey, 1985)

Junto con la creciente influencia de los análisis del “*sistema mundo*” –que también embebió de la “*teoría de la dependencia*” latinoamericana–, ambas perspectivas contribuyeron a cimentar ideas-fuerza sobre las cuales sostener la derivas de una “geopolítica crítica”. Empero, lo más significativo es que la geopolítica se inmiscuyó en medio de nuevos actores, apuntando al accionar de las clases subalternas, al tiempo

que dejó de estar inspirada de manera predominante por posiciones conservadoras para empezar a ser parte de “narrativas populares”, sean enunciadas desde el Estado o desde los propios movimientos sociales (Fornillo, 2015:136).

²⁰ Enmarcado en el Tratado de Montevideo de 1980, propicia la creación de un área de preferencias económicas en la región. El objetivo final de la asociación es lograr la creación de un Mercado Común Latinoamericano a través de Acuerdos de Alcance Regional y Acuerdos de Alcance Parcial. La ALADI integra a Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

En este paisaje renovado, la “geopolítica crítica” se expresó en Sudamérica en una serie de corriente de ideas, cuyas diferencias entre sí no siempre son tajantes. En primer lugar, los aires progresistas que parecieron instalarse supusieron la búsqueda de un papel activo en los procesos de integración regional. Así, una de las corrientes que abordó la geopolítica se vinculó con las relaciones de índole imperial encaradas por Estados Unidos como *hegemón* tradicional. Por esta vía, un cúmulo de reflexiones advirtieron sobre la articulación entre militarización, dominancia y voracidad de recursos naturales, a lo cual opusieron una política de Estado, con tintes regionales y anti imperiales, que preste especial atención a los problemas de “seguridad”. Tal es el caso del escrito *Geopolítica del imperio*, de Atilio Borón, en el que dio cuenta de la abusiva injerencia estadounidense en el subcontinente una vez entrado el nuevo siglo; o del recientemente editado *Diccionario Latinoamericano de seguridad y geopolítica*, dirigido por Miguel Ángel Barrios, que hacía hincapié en los problemas de “defensa” (Borón, 2014; Barrios, 2009)

En este período aparecen los siguientes pensadores geopolíticos enmarcados en el contexto descripto anteriormente:

4.2.1. La conciencia geopolítica e intereses marítimos de Fraga

Particularmente se abocó a las cuestiones marítimas y, en especial, a los problemas hallados en el Atlántico Sur (Islas Malvinas y Canal de Beagle).

Especialmente, los “*Intereses Marítimos*” de una nación son el “conjunto de las potencialidades que el mar ofrece para el logro de sus objetivos políticos o nacionales del Estado”; y, el Poder Marítimo es la suma de sus intereses marítimos esenciales con las soluciones brindadas por el mar a través de los medios marítimos (Fraga, 1999:88).

4.2.2. Factores para el análisis geopolítico del Coronel Marini

Contemporáneamente, podemos ver la apreciación geopolítica desde la perspectiva brindada por el Coronel Marini, que trabajó desde el concepto de poder terrestre. En su trabajo se reflejan tanto puntos deterministas de la Escuela Alemana, como también puntos del posibilismo francés, con preferencia por éste último. Es decir, que se admite el condicionamiento del hombre por el medio geográfico para satisfacer sus necesidades vitales y espirituales, como también de la modificación del paisaje geográfico para el dominio del mismo.

Marini definió su campo y objeto de estudio. Con respecto a su campo de estudio, donde se enfoca la geopolítica, es el “espacio donde se desarrolla la política en su plenitud integral; ya se trate de las jurisdicciones territoriales de los Estados, o del ámbito donde los Estados pretenden extender su influencia” (1985:40). Esto deriva al objeto de estudio: el espacio geopolítico, definido como el “área geográfica en cuyo seno actúan recíprocamente los factores geográficos y políticos que

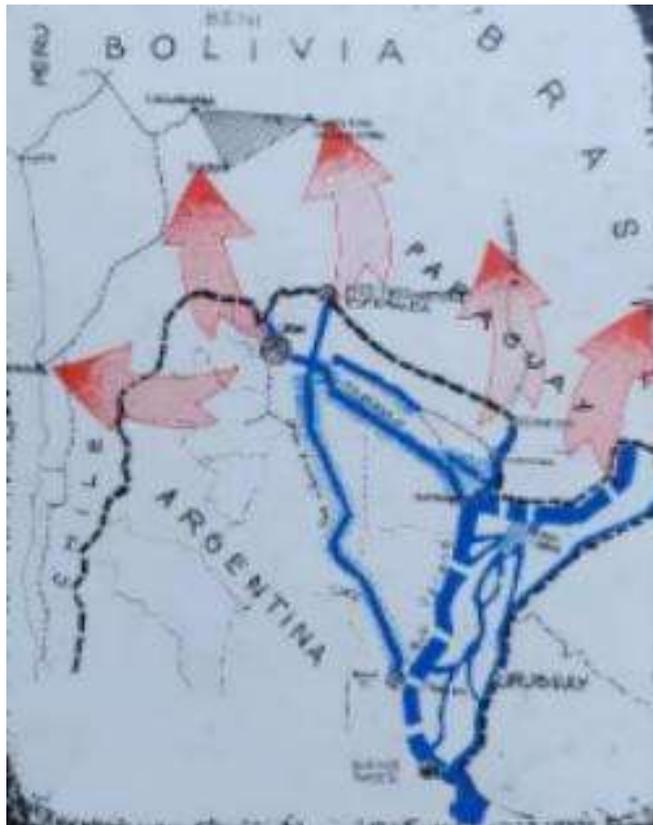
conforman una situación geopolítica que se desea estudiar o resolver²¹”. Con estas consideraciones, define a la Geopolítica como “la ciencia que estudia las mutuas relaciones, influencias y acciones entre el Estado y el espacio, a fin de aportar conocimientos o soluciones de carácter político” (1985:44).

Con respecto al método abordado por la disciplina, necesario para su independencia, este varía de acuerdo a la escuela en la que se trabaje, pero básicamente todos trabajan a partir de los factores del espacio geopolítico, que son una mezcla de los factores que trabajan en la geografía (factores estables) con los de la política y economía (factores variables).

4.2.3. **Quellet: la Geopolítica Tridimensional**

El Comodoro Quellet expresó que el influjo geopolítico no debe estar limitado a las condiciones del territorio ni del mar, sino que debe también considerarse el aire en los futuros análisis; pero su posición no es de mucha aplicabilidad al caso en estudio (Koutoudjian y otros, 1999).

4.2.4. **Boscovich: la Geopolítica de la Integración**



Mapa Nro. 5: Boscovich y su concepto de integración regional (Fuente: Boscovich, 1999).

²¹ El espacio geopolítico puede referirse a: el espacio del Estado, áreas compartidas por varios Estados (escala regional y escala mundial), o áreas con significación geopolíticas (aguas, espacio ultraterrestre, etcétera).

Boscovich escribió en un momento en que se reconocía la tendencia mundial hacia la regionalización para poder enfrentar exitosamente los desafíos de la globalización. Es por esto que sus propuestas tienen como norte la completa superación de la perspectiva de la Argentina “*como isla*”. Para esto, es necesaria la neutralización de las barreras físicas con los vecinos, aprovechando el momento de comunión socio-política que ofreció el fin de la competencia geopolítica. En el mundo globalizado, y a la vez polarizado (Boscovich, 1999), las “*individualidades nacionales*” encuentran diluido su poder frente a este y encuentran escasas posibilidades de desarrollarse y hasta de sobrevivir, ya que corren el riesgo de disgregarse. Entonces, la única forma de defender los intereses nacionales es integrarlos en una “*comunidad de intereses*”.

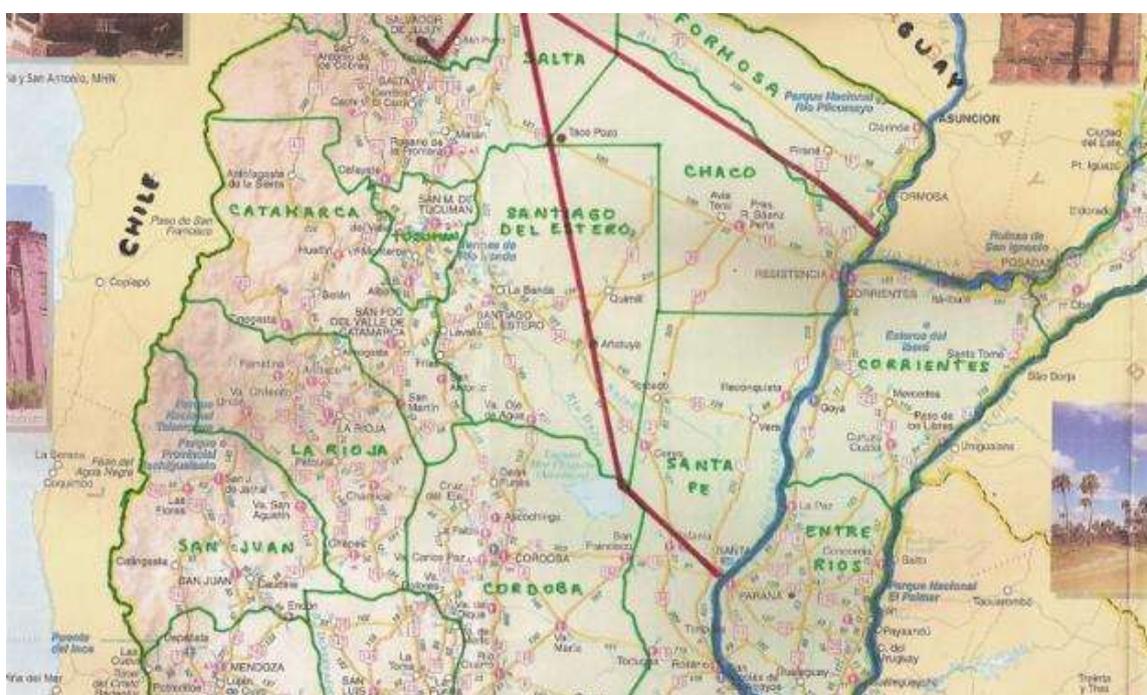
En el caso argentino, esta comunidad debe tener como eje principal la relación Argentina-Brasil, incorporando alrededor de este centro al resto del espacio geoeconómico del cono sur. A diferencia de los intentos anteriores, dados en el contexto del ALALC y en un orden bipolar, los proyectos como el MERCOSUR buscan “el aprovechamiento compartido de los recursos con ‘un desarrollo armónico’” (Boscovich, 1999:32). Este proceso de integración económica requiere de una integración física, sobre todo si los países quieren defender sus intereses de manera “*comunitaria*”. Según Boscovich (1999), el desarrollo de las economías se dio exclusivamente en litorales marítimos, y esta es la oportunidad de trasladarlo al interior, a las cuencas fluviales. Lo que propone es revalorar los cursos fluviales para la interconexión de diferentes economías, en especial la argentina y la brasilera, con las desembocaduras de estos que justamente conectan dichas economías con el mercado mundial. Así, se valora la importancia, tal como lo hace Mahan, del uso de los medios fluviales para llegar y unir diferentes pueblos, pero también se consideran los recursos ofrecidos por el hinterland, en sintonía con Spykman y Mackinder, como además la importancia de superar los aislamientos surgidos a partir de las grandes extensiones de tierra. Es, justamente, la explotación del Hinterland a lo que llama la “*interiorización del desarrollo*”, a partir de las políticas amplias de integración física llevadas a cabo por los países del cono sur en conjunto. Estas políticas no se limitan en la construcción y mantenimiento de corredores fluviales, sino que se combinan con corredores de tráfico ferroviarios-carreteras. Estos deben funcionar de forma complementaria: salida fluvial por el río de La Plata, y salida transversal por los puertos de Brasil, hacia el Atlántico, y de Chile, hacia el Pacífico.

Fiel al pensamiento neoliberal de la década del noventa, Boscovich confía en que las ventajas ofrecidas por una infraestructura eficiente sean herramientas útiles para que el mercado y en que la libre competencia ofrezca posibilidades de un desarrollo interior creciente y sostenido propuesto por este “*Modelo Hidroeconómico*” (1999:33). Boscovich propone el desarrollo de tres “*ejes geoestratégicos*” para llevar adelante el Modelo Hidroeconómico.

El primero de estos ejes es la integración de los puertos de Rosario y de Puerto General San Martín orientados hacia el Océano Atlántico. La mayor ventaja de este eje es la superación del “*modelo macrocefálico*” en lo político y económico que tiene a Buenos Aires como puerto único para la región pampeana. El puerto único es remplazado por un sistema portuario que se extiende por un eje navegable hacia el interior del país (Boscovich, 1999:123).

El segundo eje es el Lago Iberá-Yacyretá-Uruguay, relacionado con el control de caudales para atenuar o neutralizar diferentes tipos de crecidas que puedan perjudicar el territorio río abajo²².

El tercer eje mencionado por Boscovich es el aprovechamiento del río Bermejo con su conexión a la Hidrovía Paraguay-Paraná.²³



Mapa nro. 6: Boscovich y su concepto aprovechamiento del Río Bermejo (Fuente: Boscovich, 1999).

²² Su primordial función es “asegurar la defensa de nuestro país en su zona más poblada y desarrollada, que comprenden los territorios ribereños del Paraná aguas abajo del Yacyretá, y del río Uruguay.” “*Es también la única herramienta eficaz con la que se puede contar para preservar el heartland nacional de las graves situaciones de catástrofes periódicas*” (Boscovich, 1999:141). Otro de sus objetivos es el de mejorar las condiciones de navegación a través de la sobre elevación de los niveles de agua en los distintos embalses. Este eje también trata las preocupaciones planteadas por Fraga con respecto a las inundaciones y sequías que podían generar las distintas medidas que pueden llevar adelante los vecinos río arriba, como también facilitar la navegación en estos canales.

²³ Es decir, se busca conectar al noroeste (Salta, Jujuy, Tucumán, Santiago del Estero y oeste de Chaco y Formosa) para que tengan mayores posibilidades de desarrollo (Boscovich, 1999:165). Su aprovechamiento, a través de diferentes obras, permite tener nuevas fuentes de energía, obtener canales navegables, llevar agua a zonas áridas para el riego o cría de ganado y controlar los sedimentos y caudales que llegan al Paraná Medio. Por último, el tercer eje es un corte transversal que busca integrar a través del medio fluvial a las economías del noroeste argentino y brindarle recursos para su desarrollo. A su vez, este canal también conecta al Estado boliviano con la red fluvial perteneciente a la cuenca del Plata.

Como se puede observar, los principales ejes propuestos por Boscovich refieren a modificaciones en la infraestructura hacia el interior del Estado. Pero estos proyectos tienen como objetivo mejorar las condiciones necesarias para llevar adelante una integración regional. Es decir, buscan primero consolidar la integración y comunicaciones nacionales para así continuar con las regionales.

No hay que olvidar que estos ejes son complementados por medios de transporte terrestre – ferroviario y carreteras- y que consideran otras obras de infraestructura que permiten a los productos argentinos embarcarse en puertos chilenos, hacia el Pacífico y hacia el Atlántico, a través de puertos brasileros. Si bien Boscovich no se enfoca en la teoría, hay elementos que lo pueden orientar hacia la doctrina del poder naval, como también componentes de la teoría de Spykman. La importancia de las obras de infraestructura para la integración física en la que trabajó Boscovich, se vio materializada políticamente, poco después, por la Iniciativa de Integración para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA²⁴), si bien no necesariamente coinciden los ejes propuestos, dado que Boscovich se enfocó en las obras a realizar dentro del país.

4.3. Tercera Etapa: “Nueva geopolítica de los recursos naturales en el siglo XXI”

A medida que transcurrían las experiencias de los gobiernos progresistas en la conducción del Estado, fue tornándose evidente que la axiomática del desarrollo era el faro orientador, persistiendo la “*geopolítica de proyección nacional*”. Aunque la preponderancia del ala castrense se encontró sobrepasada por intelectuales de alta formación vinculados al Estado, las instituciones regionales o los movimientos sociales, de evidente ideología renovadora, algunos de los tópicos clásicos pervivieron (Fornillo, 2015:137).

Como contrapartida de las políticas sociales, cohesivas e inclusivas, Sudamérica intensificó el crecimiento “*hacia afuera*”, potenciando la exportación de *comodities*; la mayoría de las veces bajo control de empresas transnacionales.

Aún los países con una base industrial se vieron favorecidos por el aumento de la demanda y precio de los recursos naturales, hecho que motivó una tendencia a la reprimarización económica. Lo que pasó a llamarse “*acumulación por desposesión*”, “*extractivismo*” o “*consenso de los comodities*”, apuntó a la expansión del capital a territorios antes considerados improductivos, el auge de los agronegocios –bajo un uso ultra-intensivo de la tierra–, la exportación de insumos energéticos, o la extracción minera indiscriminada, actividades cada vez más relevantes a la hora de medir el

²⁴ El IIRSA organiza el territorio sudamericano en diez franjas o ejes multinacionales que concentran los flujos de comercio, espacios naturales, asentamientos humanos y zonas productivas a través de servicios de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones: eje Andino, Eje Andino Sur, Eje de Capricornio, Eje de la Hidrovía Paraguay- Paraná, Eje del Amazonas, Eje del Escudo Guayanes, Eje del Sur, Eje Interocéanico Central, Eje MERCOSUR-Chile y Eje Perú-Brasil-Bolivia.

crecimiento en términos de PBI (Harvey, 2005; Gudynas, 2009; Svampa, 2013). Bajo este perfil, nuevas temáticas convocaron a la relación entre espacio, economía y política, en una suerte de “*geopolítica socioambiental*”. Esta tercera línea se sostiene en una profusa gama de investigaciones que se abocaron al tratamiento dado a los bienes comunes y los recursos naturales estratégicos. El diagnóstico partía de vislumbrar que estaríamos en presencia de un proceso de “*recolonización*”. Si en los años 90 se trató de la apropiación de los “*bienes comunes sociales*”, la segunda generación de reforma neoliberal apuntaría a los “*bienes comunes de la naturaleza*” (Seoane, Taddei y Algranati, s/d.)

Despuntaría, así, una disputa societal –“*ecoterritorial*”– sobre el uso de los minerales, el agua, los hidrocarburos, la biodiversidad, la tierra, la flora y fauna, centrales para la viabilidad humana y planetaria. (Seoane, Taddei y Algranati, s/d.) Una geopolítica de la “*biodiversidad*”, del “*fracking*”, de la “*energía*”, de la “*soberanía alimentaria*”, terminaron por enhebrar nuevas problemáticas, siempre acompañadas por un movimiento societal de resistencia creciente en Sudamérica (Leff, 2005; Bachetta, 2013). En esta perspectiva, se resaltó que la significativa presencia China refuerza la externalización de recursos naturales vitales y un patrón de intercambio interindustrial (Slipak, 2014).

Aparecen nuevos actores con otros temas que difieren de las tensiones geopolíticas iniciales o de procesos de infraestructura para lograr la integración regional, apareciendo nuevos temas en la agenda de la geopolítica argentina. Entre los autores más conocidos y las temáticas que ofrecen, encontramos al Dr. Burman que explica en tal sentido que la “*nueva geopolítica de los recursos naturales*” busca convertirse en una teoría del conflicto contemporáneo. Su tesis sigue siendo influyente en los ámbitos de elaboración de estrategias de defensa y seguridad, aún en América Latina, pese a que su visión binaria de un mundo dividido entre importadores y exportadores de recursos ha demostrado ser insuficiente para el análisis de los mecanismos sociales y políticos de la conflictividad (Burdman, 2019:508).

Por su parte Auer realiza una distinción sobre nuestra nación: “*Existen tres argentinas: la verde, focalizada en lo alimentario y en la calidad ambiental; la azul, que contiene inmensas riquezas marítimas no explotadas y la gris, basada en nuestros valiosos recursos humanos para el desarrollo de las nuevas tecnologías, inteligencia artificial, biotecnología, nanotecnología, software y otros*”

(Anzaldi, Camilli y Carrere Cadirant, 2021:104).

La geopolítica argentina hoy nos interpela en la necesidad de consolidar la integración territorial de los espacios terrestres a través de la adecuada vinculación multimodal y armonización demográfica de las diferentes regiones a partir de su desarrollo, del control del espacio marítimo que le compete

por derecho internacional, ejerciendo el uso, exploración y explotación de los recursos vivos y no vivos en el mar, y del control del espacio aéreo y espacial nacional.

A tal efecto Borrell establece que el criterio lógico para interpretar el espacio geopolítico —en tanto objeto de estudio de la geopolítica (Marini, 1985)—, y que a su vez le da sentido al análisis, se basa en la interrelación dinámica de tres componentes o variables clave: el tipo de actor geopolítico, la proyección de poder, y la naturaleza jurídica del espacio comprendido en la interacción (Borrell, 2020: 77).

En el siglo XXI, esta perspectiva se reenfoca; los problemas estratégicos son comunes a actores públicos y privados, entre ellos países, entes subnacionales, empresas, corporaciones, organizaciones no gubernamentales, organismos internacionales. Además, no están centrados en la seguridad y defensa, sino que abarcan cuestiones económicas, ambientales, sociales y científico-tecnológicas. Y tampoco la geopolítica se agota en el análisis de riesgos y amenazas, sino que incorpora la identificación de oportunidades.

A partir del prisma de esta perspectiva de la geopolítica, se busca generar que el análisis dé como resultado, insumos para el diseño estratégico y la toma de decisiones en las organizaciones. Es decir que, además de ampliar el espectro de temas, la geopolítica sea una disciplina de aplicación práctica. La matriz de análisis se va a construir a partir de datos, hechos y discursos de los diferentes actores. Además, va a profundizar en los intereses de dichos actores (manifiestos o supuestos), se va a centrar en las relaciones de alianza o competencia, y finalmente va a generar un escenario que contribuya a la planificación y diseño de políticas institucionales para el corto, mediano y largo plazo (De Paula, 2021: 235). Esta postura resume la situación actual de la HPP que geopolíticamente es la principal ruta logística de la región; pero existe puja de intereses competitivos entre el estado y privados, a ello se le suman, empresas extranjeras que tienen un 80% de las terminales portuarias del país en concesión que responden a los intereses geopolíticos de los poderes centrales que necesitan garantizar el suministro de materias primas para sus respectivas industrias.

De Paula además agrega que el siglo XXI propone a la geopolítica una agenda internacional en la que prima la competencia sobre el ciberespacio, el espacio exterior y los comunes globales, además de los intereses sobre los recursos naturales y posiciones estratégicas en los espacios clásicos nacionales. En segundo lugar, toman fuerza en los asuntos estratégicos los actores privados (empresas y organizaciones no gubernamentales), movimientos de masas no organizados institucionalmente y organizaciones criminales que puján por el control de los espacios. Tercero, surgen a nivel global problemas estratégicos estructurales y coyunturales que cambian la matriz de

relaciones geopolíticas: cambio climático, escasez de recursos vitales, el COVID-19 (De Paula, 2021: 245).

Los recursos naturales son un elemento esencial para la vida, el equilibrio de la ecología y del hábitat; y en algunas naciones, como la nuestra, tienen una mayor relevancia por la importancia e implicancia en su desarrollo económico. En un mundo con escasez generalizada de recursos, la administración consciente y adecuada de los mismos es fundamental para que estos puedan desempeñar un papel estratégico. Por ello, la combinación de numerosos factores hace que determinados recursos naturales sean considerados como estratégicos, en la medida que generen transferencias a otros campos de la economía o cuando permiten obtener nuevos elementos de poder para la propia nación.

De ahí que la posesión de recursos naturales, como sus reservas, sea una herramienta geopolítica de inestimable valor y alcance geoestratégico. En consecuencia, las naciones han establecido posturas, premisas, políticas, leyes y reglamentos, para su uso y conservación.

Asimismo, su relación con la geopolítica mundial implica juegos de poder, competencia, cooperación y conflicto; nuestro pasado histórico nos habla de esas tensiones, algunas de las cuales se mantienen latentes, en particular en el Atlántico Sur.

De ahí la necesidad de registrar los propios recursos naturales, con categoría de estratégicos, y darles el marco jurídico y la protección correspondiente, con políticas que aseguren su acceso y control. Este es un imperativo propio de estas dos primeras décadas del siglo XXI, donde se piensa intensamente sobre los recursos naturales estratégicos y las geopolíticas que los condicionan; en donde las provincias tienen un papel importante en la gestión, producto de la reforma constitucional de 1994, donde se suman como un nuevo actor al escenario geopolítico.

La primera década del siglo XXI ha actualizado el debate territorial; nos ha recordado la relación íntima entre espacios y sociedades, entre geografías y contradicciones de intereses organizados. Estamos frente a una nueva geografía del poder, que puede derivar en una nueva geografía de conflictos o en una geografía de cooperación en el ámbito global.

Por ello, nuestro desafío como Nación es, regionalmente, fijar posiciones claras con las potencias globales, que proyectan sus intereses sobre todos los espacios geográficos del planeta, transformando así nuestras expectativas e intereses, y no las de ellas, en criterios y elementos geopolíticos viables y concretos.

La lógica de la autonomía ha sido la más practicada en América Latina, la que ha contado con mayor apoyo y legitimidad, y la que ha sido más afín a la identidad de la mayoría de las fuerzas políticas y sociales latinoamericanas. Esta equivale, por su centralidad, a la estrategia de contención del comunismo desplegada por Estados Unidos en la Guerra Fría, al tiempo que la supera en

extensión temporal. Cobra vida a fines del siglo XIX, se fortalece en los años de la disputa Este-Oeste, pierde importancia relativa y sufre modificaciones en la década de los noventa, y resurge con viejos y nuevos contenidos a partir de los inicios del siglo XXI. A pesar de su larga trayectoria y las importantes variaciones que ha experimentado durante más de un siglo, sus elementos constitutivos –fines y medios preponderantes– persisten, si bien con un peso diferente según circunstancias de tiempo y lugar. Sus fines son: el imperativo del desarrollo económico, la búsqueda de la paz, la extensión del alcance geográfico de las relaciones exteriores, la restricción del poder de las grandes potencias, particularmente de Estados Unidos, así como la construcción de un orden internacional más equitativo. Sus medios son: el regionalismo, la apelación al derecho, el recurso a los organismos internacionales, y el empleo de modalidades de *soft power*. Además de estos elementos, que operan como ejes centrales de la política exterior, la lógica de la autonomía ha tenido un papel constitutivo relevante en la toma de conciencia de la situación de dependencia de la región, en su “*autoafirmación*” (*self-assertion*) y en el proceso de formación de una identidad latinoamericana (Russell y Tokatlian, 2013:161).

Finalmente, Tokatlian y Russell frente a esto plantean, según su perspectiva, que la preservación o ampliación de los grados de autonomía de los países latinoamericanos no puede surgir de políticas orientadas hacia el aislamiento, la autosuficiencia o la oposición, ya sean nacionales, subregionales o regionales. La idea principal que subyace a esta definición es que solo conseguiremos mantener o aumentar nuestra autonomía bajo esquemas cooperativos o regímenes internacionales que se estructuran en función de la cooperación regional (Russell y Tokatlian, 2010).

La autonomía así planteada se transforma en “*co-constitutiva*” de los otros intereses nacionales objetivos, como son la supervivencia del Estado y el bienestar de su población (Russell y Tokatlian, 2010).

Particularmente, Tokatlian, que es un internacionalista, cuando se refiere a las relaciones internacionales, lo hace desde la perspectiva de los Estados como únicos actores. Y estamos en una transición de Occidente a Oriente producida por el ascenso de China, donde América Latina es más irrelevante para el mundo, pero cobra más importancia para Estados Unidos y China. Y esos procesos de transición de poder suelen ser conflictivos y competitivos; y el desafío radica en poder manejar la transición y no quedar atrapado en ella (Tokatlian, 2021).

Expresa Tokatlian que somos una región del mundo cuyo peso específico no está en crecimiento, está en decadencia, y esa decadencia nos lleva a depender cada vez más de China y Estados Unidos simultáneamente y esto sucede en momentos en los que la pugna entre estos dos países crece. Para Argentina el problema está en cómo podemos lograr que la inserción redunde en una mejora en las

condiciones de bienestar, asegurar niveles razonables de autonomía y profundizar la posibilidad de una mayor concertación en la región (Tokatlian, 2012).

El Estado, como institución jurídico-política de la nación, tiene una tarea primordial en el siglo XXI, que es la de reflejar y contener una nueva Argentina. El nuevo Estado deberá actuar sobre las imperfecciones del mercado y los conflictos sociales como equilibrador de fuerzas antagónicas. El capitalismo, como sistema de acumulación económica, simplemente optimiza la concentración de fuerzas de mercado en la búsqueda de crecientes montos de excedente económico.

El sistema, a veces, no es un buen asignador de recursos, al partir del supuesto filosófico de dar a cada hombre posibilidades y acceso a una vida digna. El mercado no va a integrar y desarrollar las regiones o territorios postergados o de pocas ventajas de la Argentina. Esto no significa la vuelta a un Estado empresario omnipresente; pero también, en este siglo, se deberá recuperar para la sociedad crecientes porciones de autodecisión, aunque lejos de los sistemas colectivistas del siglo XX, todos fracasados (Koutoudjian, 2011:22). Confiemos en que este desafío geopolítico que representa la HPP sea beneficioso para el desarrollo que la Nación demanda y necesita.

Finalmente, nos parece oportuno la visión integral de Barreto (2020) y su concepto de “*puntos axiales*” donde determinados factores e influjos geopolíticos actúan de manera diferenciada, aunque integrados a partir de la regularidad de sus relaciones, dependencia mutua y cierto grado de coordinación a fin de realizar las funciones del sistema. Este autor lo relaciona con la Geopolítica por la visión global que posee la disciplina con la finalidad de ver la influencia con el sistema de defensa argentino. A tal efecto afirma que, aunque los puntos axiales se ubican en gran medida en el “*espacio interior*”, es decir, dentro de las fronteras nacionales, siempre tienen contacto con lo internacional. Por ejemplo, en términos geográfico-políticos, sería una ingenuidad pensar que el subsistema Atlántico Sur posee sus componentes fronteras adentro, únicamente. Por el contrario, considerar las aguas internacionales o el resto de los sectores que rodean al Sector Antártico argentino se vuelve esencial (Barreto, 2020:30).

Siguiendo con este análisis podemos considerar como un punto axial a la Hidrovía Paraná-Paraguay, conformado por factores geopolíticos estables (características del territorio, posición geográfica, la política de Estado de poner fin a la usurpación colonial, etc.) y variables (sus rasgos demográficos, su situación económica, sus recursos naturales, sus estructuras políticas, administrativas, defensa y seguridad de facto y de derecho). Claramente, estos factores influyen al Estado argentino y dicha acción genera efectos. Asimismo, podríamos mencionar, incluso, la presencia de los llamados estímulos geopolíticos como es la de conformar la ruta fluvial y logística más importante del país.

En base a ello, en el siguiente punto expresamos, a nuestro juicio, el problema geopolítico de la hidrovía.

4.5. El actual problema geopolítico de la HPP

El actual problema Geopolítico de la Hidrovía Paraná-Paraguay consiste en que es el recurso hídrico fundamental para la producción agropecuaria y como plataforma logística de navegación. De allí su importancia geopolítica, ya que la seguridad alimentaria es un tema clave para todos los países. La producción de alimentos consume enormes volúmenes de agua (1 kilo de carne bovina necesita 4.000 litros de agua). El 97% del agua global es salada o no potable y solo el 3% es dulce o potable. Cuando exportamos soja, estamos exportando “*agua virtual*”; es decir, la necesaria para la producción del grano. Los países de la cuenca del Plata son los principales productores de granos del mundo (para consumo animal); de allí la importancia de la preservación de las reservas de agua, ya que es un recurso renovable pero finito. La agricultura utiliza el 70% del agua extraída de acuíferos, ríos y lagos; la industria un 20 % y los usos domésticos un 10 %.

Desde el punto de vista logístico, la Hidrovía Paraguay-Paraná cumple una función análoga a los ferrocarriles en el siglo XIX. Es clave para la expansión de los negocios agroexportadores, que mueven 5.000 embarcaciones con 130 millones de toneladas de productos agropecuarios e industriales, movilizando el 50 % de la proteína vegetal que se consume en el mundo. Casi el 80% de lo que exportamos se hace desde los puertos allí ubicados. El control de la Hidrovía está necesariamente ligado a los intereses de la cadena de valor del agronegocio, en el cual predominan, en sus eslabones más rentables o claves, las empresas extranjeras norteamericanas, europeas y chinas, que a su vez compiten (en parte) entre sí; de allí que el negocio de la Hidrovía sea un tema geopolítico global. También 14 de los 18 puertos en territorio argentino (donde llegan 1,5 millones de camiones y 250.000 vagones ferroviarios por año) están, en su mayor parte, en manos extranjeras, al igual que las empresas de dragado (la belga Jan de Nul) y las transportadoras fluviales (98 % paraguayas, algunas bolivianas y uruguayas, y muy pocas argentinas). Como China ya controla varias *traders* de granos y es el demandante más importante del mundo, cualquier concesión futura, ya sea del dragado, del transporte fluvial o de la operatoria, a manos del estado chino significaría una ventaja demasiado evidente. **Por eso el manejo de la Hidrovía tiene una alta sensibilidad geopolítica, por eventuales futuros conflictos entre las principales potencias**²⁵. China está interesada en la licitación, mediante la CCCC Shanghai Dredging Co., relacionada a las licitaciones de las represas de Santa Cruz. Como vemos el conflicto geopolítico global abarca mucho más que la tecnología 5G y la empresa Huawei.

El 26 de noviembre de 2020, el PEN dictó el decreto 949/2020, licitatorio de la Hidrovía; llamativamente detalla en su primer artículo la zona de dragado y mantenimiento de la vía navegable troncal, desde el kilómetro 1230 del Paraná hasta la altura del kilómetro 239,1 del Canal

²⁵ Lo resaltado corresponde al investigador

Punta Indio, y desestima la profundización del Canal Magdalena. La cota 239,1 es exactamente Puerto de Montevideo, una plataforma logística (*hub*²⁶) transnacionalizada, que cuenta con un canal de acceso marítimo profundizado a 43 pies de acceso, que Uruguay logró porque el gobierno de Macri anuló la disposición 1108/13²⁷ (que aseguraba la soberanía portuaria argentina). Aquello otorgaba gratuitamente una ventaja contraria a los intereses nacionales, que ahora el decreto 949/20 viene a consolidar, constituyendo ambos una claudicación geopolítica muy grave, porque es funcional a intereses extranjeros, sin ninguna contraprestación estratégica inteligente. Determina a futuro el papel estratégico del puerto de Montevideo como principal salida al Atlántico de la Cuenca del Plata, potenciándolo para ser un polo de atracción para todo el Atlántico Sur, relacionado con la pesca furtiva en los bordes marítimos argentinos, las Malvinas y la Antártida (reservorio de agua dulce).

Esto se encadena con una geopolítica del Cono Sur, ya que los intereses de Brasil, Paraguay, Bolivia, Chile y Uruguay también están muy interrelacionados con la Hidrovía, porque esta articula multimodalmente dos corredores bioceánicos prioritarios. Al norte une los puertos de Antofagasta (Chile) con el de Paranaguá (Brasil), que atraviesa el Triángulo del Litio y la zona sojera más extensa del mundo. Por el centro permite unir Porto Alegre (Brasil), vía Santa Fe, con el Puerto de Coquimbo (Chile). De hecho, se ha conformado un **“Eje Geopolítico Panamericano”²⁸** (EGP) entre Brasil, Paraguay, Chile y Uruguay, que ha dejado a Argentina aislada de sus pares cercanos. Esto se profundiza porque, recientemente, Uruguay ha invitado a Brasil a realizar fuertes inversiones para hacer navegable el río Uruguay desde su desembocadura en el kilómetro 0 (*“Punta Gorda”*) hasta la ciudad de Uruguayana. Esto presupone el ingreso de Brasil (y el EGP) a la administración del Río Uruguay, que hasta hoy compartíamos en exclusiva con Uruguay, desplegando así una nueva estrategia logística en dicho río.

No es casual la activación de proyectos sobre el río Uruguay. Además, cabe agregar que cualquier bloqueo de nuestras exportaciones agropecuarias al *hub* de Montevideo, por cualquier motivo o índole, provocaría crisis logística inimaginable.

²⁶ *Hub*: En los albores del siglo XXI, los *puertos hubs* se presentan como el nuevo paradigma de desarrollo del transporte y del comercio marítimo internacional en la llamada fase de globalización del sistema-mundo capitalista. Dadas sus posibilidades de operar como centros concentradores, procesadores y distribuidores de grandes volúmenes de mercancías movilizadas en contenedores, los *hubs* permiten, como nunca antes, la interacción del proceso productivo entre múltiples regiones, países y continentes, independientemente de su lejanía o dispersión (Martner Peyrelongue, 2010).

²⁷ Disposición 1108/13: esta resolución impedía que las cargas de exportación originadas en puertos argentinos sean transbordadas en puertos de países que -aunque formen parte del Mercosur- no tengan acuerdos de transporte marítimo de cargas con nuestro país, y al no tenerlo Uruguay, quedaba fuera de recibir esos trasbordos (El Cronista, 25 de octubre de 2013).

²⁸ Lo resaltado corresponde al investigador.

A inicios de este 2023, específicamente desde el 1 de enero, entró en vigencia la Resolución N° 1023/2022 del Ministerio de Transporte argentino, que prevé **una tarifa de peaje de US\$ 1,47 por tonelada de registro neto para embarcaciones extranjeras**²⁹, mientras que el peaje para los buques del vecino país será de 1,47 pesos (US\$ 0,01) en los tramos entre el puerto de Santa Fe y la confluencia con el río Paraguay (La Nación; 2023).

Cesar Jure, presidente del gremio de la Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (Capeco), subrayó que la coyuntura es muy delicada porque “estamos en el medio de un conflicto ajeno y que costará caro a Paraguay”, tras mantenerse por muchos años la libre navegación de los ríos para los cinco miembros de la Comisión del Acuerdo. Así también, consideró que hoy unilateralmente se plantea la imposición de una actividad no demostrada (dragado) y por el otro se exige a las embarcaciones la rendición de cuentas sobre los fletes que realizan, afectando a todo el comercio (La Nación; 2023).

Reflexión

Como una primera aproximación podemos decir que los países más grandes de la región, Argentina y Brasil, siempre tuvieron una percepción del otro como rival geopolítico. Estos desencuentros aumentaron las dificultades para encarar problemáticas comunes de forma conjunta y para institucionalizar su relación; y ello derivó en posiciones geoestratégicas y geoeconómicas que variaron a lo largo del período de análisis del presente trabajo.

A lo largo del trabajo, hemos analizado tres períodos netamente diferenciados de la geopolítica argentina ...que nos permiten dar un *continuum* que ha ido desde la geoestrategia a la geoeconomía. De este modo, pudimos observar como la geopolítica fue mutando el ejercicio del poder tanto desde los espacios de realización hegemónica dominante de los Estados como en las interpelaciones de la sociedad civil que impulsa su fuerza para poder participar en la política internacional en temas como la guerra, el medio ambiente, las políticas económicas y comerciales, la integración de bloques y organismos económicos internacionales, tratados y foros formales e informales con temas y actores que suscriben las agendas de *acción geopolítica*.

En ese *continuum*, en el primer período de “*competencia geopolítica*” producto de la existencia de hipótesis de conflicto existente entre los países de la región, los pensadores geopolíticos se inclinaban por la importancia fluvial, aunque concebida de forma dispar entre Perón, Rojas y Guglielmelli.

En el segundo período de “*democracia argentina*”, a finales del siglo XX, una vez descartadas las hipótesis de conflicto, los geopolitólogos argentinos trajeron aparejadas nuevas oportunidades a la

²⁹ Lo resaltado corresponde al investigador.

región, a partir de la superación de las diferencias geopolíticas. De este modo, aparecen los proyectos de Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

La disolución de la mayoría de todas las hipótesis de conflicto en la República Argentina llevó a la caducidad de muchos de los trabajos geopolíticos llevados adelante hasta el momento, lo que creó la necesidad de nuevas perspectivas geopolíticas.

Finalmente, en el siglo XXI, los principales exponentes de la geopolítica argentina hacen hincapié en la “*nueva geopolítica de los recursos naturales*” que busca convertirse en una teoría del conflicto contemporáneo y sigue siendo una tesis influyente en los ámbitos de elaboración de estrategias de defensa y seguridad, aún en América Latina. Pese a que su visión binaria de un mundo dividido entre importadores y exportadores de recursos ha demostrado ser insuficiente para el análisis de los mecanismos sociales y políticos de la conflictividad.

Independientemente de las explicaciones de los tres períodos, creemos que existe una constante en América del Sur y es el fracaso de un sistema de integración global, tras el cual subyace una concepción de la heterogeneidad latinoamericana. Sea ésta la heterogeneidad estructural interna de cada país, la heterogeneidad respecto a los distintos grados de desarrollo entre los países o la heterogeneidad entre los regímenes políticos o sistemas sociales, la idea central consiste en que es muy difícil alcanzar un nivel avanzado de integración supranacional en una región donde persisten diferencias multifacéticas tan hondas.

Si bien existe esta improbabilidad de una integración global en la región, también existe, simultáneamente, la viabilidad y conveniencia de una interdependencia limitada y múltiple que, como región, nos ubique en una cierta autonomía respecto a la puja entre Estados Unidos y China.

Debemos aclarar una diferenciación conceptual dentro de “*integración*” según la cual esta debía entenderse tanto en un sentido estricto (un proceso orientado a la formación de un mercado multinacional), como en un sentido amplio (que se superpone con el concepto de cooperación regional).

El Tratado de la Cuenca del Plata, firmado en Brasilia el 23 de abril de 1969, constituyó, en cierto modo, una concreción de la corriente “*pragmática cooperacionista*”. Los cinco países firmantes — Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay— forman, por una parte, una buena muestra de la heterogeneidad latinoamericana ya señalada, y, por la otra, son partes de una unidad geográfica, cuyo aprovechamiento económico sólo es viable mediante una serie de acuerdos entre ellos.

Sin embargo, luego de analizar las distintas posturas geopolíticas argentinas en los tres períodos, la Hidrovía Paraná –Paraguay sigue siendo un tema pendiente para la región, donde encontramos intereses particulares entre los países, que atienden a sus intereses específicos y generan escenarios

de competencia entre ellos, con la contradicción de que todos ellos saben de la importancia geopolítica que tiene esta vía navegable para ellos.

Para el caso particular de la Argentina, desde una concepción geopolítica clásica, observamos las fricciones que actualmente mantiene con Paraguay y Uruguay, y desde una visión de geopolítica más crítica observamos distintos discursos de actores internos que entorpecen la gestión de la Hidrovía.

Y ello nos lleva a validar nuestra hipótesis de trabajo: la Hidrovía constituyó siempre un objetivo estratégico para Argentina a lo largo del siglo XX y XXI; pero su impacto geopolítico ha sido errante entre la geoestrategia y la geoconomía, y ello no permitió un aprovechamiento integral de la misma.

Referencias

- Agencia Federal de Ingresos Públicos (AFIP). (2023). [Consultado el 15 de marzo de 2023]. [En línea]. Disponible en: <https://www.afip.gob.ar/hidrovia-parana/que-es/hidrovia.asp>
- Anzaldi, P; Camilli, G y Carrere Cadirant, G. (2021) Incidencia de la Geopolítica en los objetivos de defensa argentinos del siglo XXI. En *La Naturaleza Geopolítica Argentina y las opciones geoestratégicas*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas,
- Bachetta, V. (2013), Geopolítica del *Fracking*. En *Nueva Sociedad*, N° 244, Friedrich Ebert, pp. 61-73.
- Barreto, M. (2020). El sistema de defensa argentino. Aportes de la Geopolítica y las Relaciones Internacionales para su conceptualización. En *Puntos axiales del Sistema de Defensa Argentino: los desafíos de pensar la defensa a partir del interés nacional* / Agustina Belén Felizia ... [et al.]; compilado por Maximiliano Barreto; Ezequiel Magnani. - 1a ed. - Rosario: UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario, 2020. Libro digital, PDF
- Barrios, M. (dir.) (2009). *Diccionario latinoamericano de seguridad y geopolítica*, Buenos Aires: Biblos.
- Borón, A. (2014). *América Latina en la geopolítica del imperio*, Buenos Aires: Luxemburg.
- Borrell, J. (2020). Dimensiones del espacio geopolítico como categorías de análisis en materia de Recursos Naturales. En *Casus Belli*, Buenos Aires: Facultad del Ejército, Universidad de la Defensa, pp. 73- 101.
- Boscovich, N. (1999). *Geoestrategia para la integración regional*. Buenos Aires; Ciudad Argentina.

- Burdman, J. (2019). *Revisando la (nueva) geopolítica de los recursos naturales: perspectivas clásicas y críticas*, Buenos Aires: Instituto de Sociología Política, pp.507-508.
- Chávez Valenzuela, A. (1998). *Geopolítica: tensiones territoriales y guerra con Ecuador*. Lima: Epigrama.
- Child, J. (1979). Geopolitical Thinking in Latin America. En *Latin American Research Review*, V. 14, Nº 2, EEUU, pp. 89-111.
- De los Reyes, J. (2020). Recordemos al General Guglielmelli en medio de la ceguera geopolítica y estratégica. Argentina en saeeg.org Sociedad Argentina de Estudios Estratégicos y Globales.
- De Paula G. (2021). Geopolítica, recursos naturales y seguridad alimentaria. En *Manual de Relaciones Internacionales / Mariana Colotta. [et al.]; compilación de Mariana Colotta, Patricio Degiorgis, Julio Lascano y Vedia y Ángeles Rodríguez. – 1a ed. – Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Teseco.*
- El Cronista. (2023). Vías navegables. [Consultado el 20 de abril de 2023]. [En línea]. Disponible en: <https://www.cronista.com/transport-cargo/anuncian-la-licitacion-del-canal-magdalena/>
- El Cronista. (2013). Tras del encuentro entre Macri y Tabaré Vázquez. Con la derogación de la 1108, se abre una negociación con Uruguay. [Consultado el 08 de marzo de 2023]- [En línea]- Disponible en: <https://www.cronista.com/transport-cargo/Con-la-derogacion-de-la-1108-seabre-una-negociacion-con-Uruguay-20160113-0014.html> 25 de octubre de 2013
- Fornillo, B. (2015). Centralidad y permanencia del pensamiento geopolítico en la historia reciente de Sudamérica (1944-2015). En *Estudios Sociales del Estado - volumen 1, número 2, segundo semestre de 2015*, pp 118-148.
- Fraga, J. (1985). *Ensayos de Geopolítica*, Buenos Aires Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.
- Galíndez, M. (2023). [Consultado el 15 de marzo de 2023]. [En línea]. Disponible en: <https://www.rosario3.com/-economia-negocios-agro-/Hidrovia-empresarios-se-oportunan-al-plan-del-gobierno-y-proponen-dividirla-en-cuatro-tramos--20230123-0026.html> 28 de enero 2023
- Galíndez, M. (2023a). [Consultado el 15 de marzo de 2023]- [En línea]. Disponible en: <https://www.rosario3.com/-economia-negocios-agro-/Hidrovia-en-modo-cuenta-regresiva-exportadores-apuestan-a-que-el-gobierno-encamine-el-estudio-ambiental-20230406-0043.html> 07 de abril de 2023
- González Gómez, R. (2002). El pensamiento Geopolítico Latinoamericano en los 90. En *Temas*, Nº 29, Cuba, pp. 125-131.

- Guaresti, S. (2017). El río Bermejo: prodigiosa riqueza aprovechable fácilmente. [Consultado el 10 de febrero de 2023]. [En línea]. Disponible en: <https://juanjoseguaresti.com.ar/2017/10/04/el-rio-bermejo-prodigiosa-riqueza-aprovechable-facilmente-por-juan-jose-guaresti-nieto/>
- Guglielmelli, J. E. (1979) *Geopolítica del Cono Sur*. Buenos Aires: El Cid Editor.
- Kelly, P y Child, J. (1990). Geopolítica, integración y conflicto en el cono sur y la Antártida. En Kelly, Philip y Child, Jack, *Geopolítica del cono sur y la Antártida*. Buenos Aires: Pleamar, pp. 1-10.
- Harvey, D. (1985). The geopolitics of capitalism, en Gregory, Dereck y Urry, John (eds.) *Social relations and spatial structures*, Londres: Macmillan, pp.128-163.
- Iglesias, A. y Martínez, A. (2011). *Significado del recurso hídrico para el ordenamiento territorial en un país federal*. Costa Rica: Revista Geográfica de América Central. Número Especial EGAL, II Semestre 2011.
- La Nación. (2023). Peaje en la hidrovía: sector productivo registra incremento de costos de logística. [Consultado el 15 de marzo de 2023]. [En línea]. Disponible en: <https://www.lanacion.com.py/negocios/2023/04/17/peaje-en-la-hidrovia-existe-riesgo-de-interrupcion-a-embarcaciones-por-no-pagar-facturas/>
- Magnani, E. (2019). Los Estados periféricos frente a sus intereses geopolíticos: el caso de la Argentina con el Atlántico Sur. En *POSTData 24, N°1*, Abr./2019-Sep./2019, págs. 139-176
- Leff, E. (2005). *La Geopolítica de la Biodiversidad y el Desarrollo Sustentable: economización del mundo, racionalidad ambiental y reapropiación social de la naturaleza*. (Seminário Internacional REG GEN: Alternativas Globalizaçõ, Rio de Janeiro, Brasil UNESCO).
- Lores, F. (1998). *El Perú y la oceanopolítica*, Lima, s/d.
- MAGyP. (2023). [Consultado el 15 de marzo de 2023]. [En línea]. Disponible en: https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/_archivos/000071_Hidrovia%20Paraguay-Paran%C3%A1%20HPP%29.pdf
- Mackenna, M. (2001). Entre el Tango y Hollywood: hacia una geopolítica argentina en la obra de Roberto Arlt. En *Romance Quarterly*, V. 49, N° 4, Estados Unidos, pp. 301-311.
- Marval. (2021). La Administración General de Puertos operará la hidrovía Paraná-Paraguay durante doce meses. [Consultado el 20 de marzo de 2023]. [En línea]. Disponible en: <https://www.marval.com/publicacion/la-administracion-general-de-puertos-operara-la-hidrovia-parana-paraguay-durante-doce-meses-14009>
- Marini, J. (1985). *El Conocimiento Geopolítico*. Buenos Aires: Círculo Militar.

- Martínez Busch, J. (1989). *La geopolítica y la oceanopolítica*. Valparaíso: Dirección de Instrucción de la Armada.
- Martner Peyrelongue, C. (2010). Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México. En *Convergencia* vol.17 no.52 Toluca ene./abr. 2010
- Ministerio de Transporte. (2023). ¿Qué es la Vía Navegable Troncal? [Consultado el 23 de marzo de 2023]. [En línea]. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/via-navegable-troncal/sobre-la-hidrovia>
- Ministerio de Transporte (2020). Decreto 949/2020. En Boletín Oficial de la República Argentina. (BORA). [Consultado el 18 de marzo de 2023]. [En línea]. Disponible en: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/237782/20201127>
- Miranda Brusantin, B. (2003). *Na boca do sertão: o perigo político no interior do estado de sao paulo (1930-1945)*, Sao Paulo, Arquivo do Estado.
- Nohlen, D y Fernández B. (1981). *Cooperación y conflicto en la Cuenca del Plata*. Trabajo cíe la investigación Cooperación y Conflicto en la Cuenca del Píala, que dirige el profesor Dieter Nohlen en el Instituto de Ciencia Política de la Universidad de Heidelberg.
- Koutoudjian, A., Auel, H., Fraga, J. y Quellet, R. (1998)- *Geopolítica tridimensional Argentina: Reflexiones para el siglo XXI*. Buenos Aires: Eudeba Ed. Univ.
- Koutoudjian, A. (2007). [Consultado el 01 de marzo de 2023]. [En línea]. Disponible en: https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/hpd_vn_2007_cap4.pdf
- Koutoudjian, A. (2011). La Argentina en su bicentenario. El nacimiento de la Nación Argentina y su soporte territorial. En *Visión Conjunta*, Escuela Superior de Guerra Conjunta; Fuerzas Armadas de la República Argentina. Año 3 N°3.
- Ohanessian, F. (2013). Argentina, Brasil y la Cuenca del Plata. En *Revista DEF*, Año VII, Edición 91, julio-agosto 2013.
- Perón, J. (2006a [1974]). *Modelo Argentino Para el Proyecto Nacional Parte I*. Buenos Aires: Instituto Nacional “Juan Domingo Perón” de Estudios e Investigaciones Históricas, Sociales y Políticas.
- Rojas, I. (1974) *Intereses argentinos en la Cuenca del Plata, su abandono antihistórico a partir de la quiebra institucional de la libertad*. Buenos Aires: Ediciones Libera.
- Seoane, J; Taddei, E; Algranati, C. (s/d). Recolonización, bienes comunes de la naturaleza y alternativas. En *Dialogo de los Pueblos y Grupo de Estudios sobre América Latina y el Caribe (GEAL)-IBASE*, Brasil, (en línea) <http://www.ibase.br/> (acceso 20 de febrero de 2015).

- Siepe, R- Llairó, M. (2001). Perón y la política marítima en la Argentina: la flota mercante del Estado, 1946-1955. Buenos Aires: Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo, Documentos de Trabajo n° 12, Buenos Aires, noviembre de 2001.
- Slater, D. (1996). Geopolítica y posmodernismo. En *Nueva Sociedad*, N° 144, Friedrich Ebert, pp. 23-31.
- Slipak, A. (2014). América Latina y China: ¿Cooperación Sur-Sur o ‘Consenso de Beijing’? En *Nueva Sociedad*, en *Nueva Sociedad*, N° 250, Friedrich Ebert, pp. 102-113.
- Storni, S. (1967) *Intereses Argentinos en el mar*. Buenos Aires: Instituto de publicaciones navales.
- Rossi Elgue, C. (2019). Salvajes caníbales en el paraíso. Representaciones iniciales sobre la conquista del Río de la Plata. En *Pléyade (Santiago)*, 125-148.
- Romero, F y Araya, R. (2001). Geopolítica sin territorio: una mirada estratégica a los flujos de información. En *Fasoc*, Año 16, N° 2, Chile, pp. 25-33.
- Russell, R. y Tokatlian, J. G. (2010). *Autonomía y neutralidad en la globalización: una readaptación contemporánea*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- Russell, R y Tokatlian, J, (2013). América Latina y su gran estrategia: entre la aquiescencia y la autonomía. En *Revista CIDOB d’Afers Internacionals* n.104, p. 157-180
- Tokatlian, G (2021) Fundación de Investigaciones para el Desarrollo (FIDE). [Consultado el 30 de marzo de 2023]. [En línea]. Disponible en: <https://www.fide.com.ar/actividades/dialogos/228-juan-gabriel-tokatlian.html>
- Velásquez Rivera, E. (2002). Historia de la Doctrina de la Seguridad Nacional. En *Convergencia*, enero-abril, año 9 número 27. Universidad Autónoma del Estado de México. Facultad de Ciencias Políticas y Administración Pública.
- Zanatta, L. (2013). *La Internacional justicialista. Auge y ocaso de los sueños imperiales de Perón*. Buenos Aires: Sudamericana.