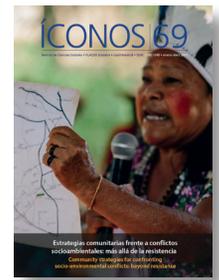


Privatización, eficiencia e integración: la “verdad” sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90

*Privatization, efficiency and integration: the truth about
the Paraguay-Paraná Waterway in Argentina in the 1990's*



 Dra. Gisela Ariana Rausch. Investigadora adjunta en el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y Universidad Nacional de Rosario (Argentina).
(gsrrsch@gmail.com) (<https://orcid.org/0000-0002-5851-3357>)

Recibido: 01/10/2019 • Revisado: 16/01/2020
Aceptado: 01/07/2020 • Publicado: 01/01/2021

Resumen

El programa infraestructural Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) puede considerarse un proyecto de gran escala, orientado, por un lado, a fijar los capitales globales en los territorios de cinco países de América del Sur, y por otro, a intensificar la extracción de “recursos naturales” para exportarlos a los centros de producción global. En este artículo se examina las estrategias discursivas desplegadas en Argentina, durante la década de los 90, por los promotores del proyecto, en su propósito de instalar una “verdad” específica acerca del mismo. El objetivo es evidenciar que las prácticas territoriales de los grupos de poder se sustentaron en estrategias discursivas orientadas a instalar socialmente determinadas “verdades”, funcionales a sus pretensiones de apropiación territorial. La investigación adopta un enfoque transversal basado en los aportes conceptuales de la geografía humana y la ecología política. La construcción del objeto histórico se ha sustentado en el análisis documental. Tres han sido las ideas principales que cimentaron los discursos en torno a la HPP: privatización y eficiencia, estas dos integraron el discurso del “fracaso estatal”; y la tercera es la integración regional, en su resignificación neoliberal. Tales ideas adquirieron matices en función de la situación histórica y productiva específica de Argentina, y crearon las condiciones favorables para llevar adelante, con escaso cuestionamiento, la empresa extractiva.

Descriptores: discursos; grandes proyectos; hidrovía; infraestructura; integración regional; privatización.

Abstract

The Paraguay-Paraná Waterway program (HPP in Spanish), was a large scale infrastructure project which intended to attract global investment to five South American countries and intensify the extraction of “natural resources”, for export to major world production centers. This article examines the discursive strategies deployed in Argentina during the 1990's, by the sponsors of the project in their efforts to establish a specific “truth” supporting their efforts to appropriate the territory. This research combines the approaches of disciplines such as human geography and political ecology. The historical object of the study is based on documentary sources and shows that the dominant discourse about the HPP was built around three main ideas: privatization, efficiency and regional integration. The first two revolve around the notion of “State failure” and the third reshapes the ideology of regional integration from a neo-liberal perspective. These guiding ideas took particular nuances in Argentina's specific historical and economic conditions and were able to help impose this extractive project, without having to face any significant opposition.

Keywords: discourses; big projects; waterway; infrastructure; regional integration; privatization.

1. Introducción

Los grandes proyectos de infraestructura pueden considerarse objetos complejos en los cuales convergen y se visibilizan una multiplicidad de dinámicas ecológico-simbólico-territoriales. La construcción y el funcionamiento de estos artefactos implica y da cuenta, a la vez, de específicos órdenes económicos, políticos, sociales, culturales, ambientales y tecnológicos. Puede decirse que estas grandes obras organizan discursiva y materialmente formas de saber,¹ configurando territorialidades específicas, es decir, produciendo determinadas apropiaciones (materiales y simbólicas) en las cuales se definen relaciones de poder específicas (Swyngedouw 2015).

En particular, los grandes proyectos hídricos (GPH)² provocan drásticas transformaciones ecológicas al incorporar el agua a los circuitos productivos bajo la forma de recurso natural (Swyngedouw 2004; Barkin 2009). Asimismo, la implementación de GPH suele determinar procesos de reescalamiento espacial y modificaciones tanto en las organizaciones sociales de nivel local como en las relaciones de poder entre diferentes grupos sociales involucrados o afectados por las obras. Dado que el agua constituye un elemento clave para la vida y el desarrollo de las poblaciones, la construcción de estos proyectos trae como correlato intensas luchas sociales que se manifiestan, material y simbólicamente, en el territorio (Assies 2007; Vera Delgado y Zwartveen 2008; Boelens, Cremers y Zwartveen 2011; Boelens et al. 2012; Bottaro, Latta y Sola 2014; Gómez et al. 2014; Viaene 2015; Torres Salinas 2015; Poma 2017). Puede decirse que estos proyectos configuran paisajes híbridos a partir de las relaciones entre los artefactos tecnológicos, el elemento hídrico, las poblaciones, las relaciones de poder que se juegan en su implementación y los aspectos discursivos en torno a los mismos.

Los GPH han sido considerados, por un lado, como cristalizaciones materiales de relaciones específicas que la sociedad ha entablado con aquello que considera naturaleza, y por el otro, como vehículos materiales para construir y reconstruir dichas relaciones (Barkin 2009). Las mismas se encuentran sustentadas en determinadas prácticas y valoraciones, tanto hegemónicas como minoritarias,³ conformadas por relaciones específicas entre determinados enunciados, su capacidad de alcanzar el estatus de verdad y los procesos visibles. Así, mientras las valoraciones hegemónicas comprenden a aquellas que logran adquirir dicho estatus, las minoritarias son aquellas cuyas “verdades” no se encuentran ampliamente instaladas. Y considerando que estas últimas ponen en crisis la hegemonía de las primeras, nos apoyamos en las hipótesis formuladas por Foucault (1996, 2009) para considerar que quienes proceden desde la verdad suelen llevar adelante estrategias específicas y procedimientos para asegurar la permanencia de la misma.

1 Es decir, prácticas discursivas y no discursivas.

2 Se refiere tanto a los proyectos hidráulicos como a los de navegación.

3 Alude a los grupos sociales muchas veces invisibilizados o no reconocidos desde los espacios hegemónicos.

Privatización, eficiencia e integración: la “verdad” sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90

En función de lo expuesto, en este artículo se examina las estrategias discursivas desplegadas, durante la década de los 90, por los promotores del programa Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) en Argentina, en su objetivo de instalar una verdad específica acerca del emprendimiento, configurando las condiciones de posibilidad para el despliegue de la empresa extractiva a gran escala que se estaba gestando durante esos años. Si bien el proyecto de la hidrovía involucraba a cinco países de América del Sur (Brasil, Paraguay, Bolivia, Argentina y Uruguay), en este trabajo se enfocan los discursos difundidos por los grupos de poder vinculados al emprendimiento pertenecientes a la zona agroexportadora de Argentina.

Desde el inicio del siglo XXI, la provincia de Santa Fe tuvo un rol preponderante como exportadora de porotos de soja y sus derivados, destinando amplias áreas del centro y sur a tal producción. En especial, el puerto de la ciudad de Rosario y el cordón industrial⁴ han conformado un territorio mayormente destinado a la instalación de empresas multinacionales especializadas en los agronegocios. Este enclave ha sido considerado el polo agroexportador más grande del mundo, sobrepasando al distrito aduanero de New Orleans, en Estados Unidos.

Asumiendo la naturaleza plural, compleja e inacabada del objeto de estudio, esta investigación ha sido planteada con un enfoque transversal construido principalmente a partir de los aportes conceptuales de la geografía humana y la ecología política. El análisis documental histórico se sustentó en publicaciones de los organismos oficiales promotores de la HPP durante la década de los 90 y las actas del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) durante el mismo período, complementando con fuentes hemerográficas de entre los años 1994 y 2000.⁵

Debido a la imposibilidad de desplegar en este trabajo toda la información que ofrecen dichas fuentes, se realizó una selección estratégica de párrafos y documentos relevantes. Primero se describen, en dos subapartados, las condiciones histórico-territoriales en las cuales fue posible la megaobra: por un lado, se analiza los tres ejes conceptuales que pueden extraerse de la operatividad del capital transnacional en los países de América Latina: la idea de integración regional, el modelo económico y territorial denominado neoextractivista y los proyectos de gran escala (PGE) como organizadores de las relaciones multiescalares y socioecológicas de territorialización (es decir, la fijación espacial) de dicho capital; y, por el otro, se ofrece una breve sinopsis histórica y caracterización del emprendimiento. Luego se presenta el análisis de los discursos hegemónicos que sustentaron y construyeron una “verdad” sobre la HPP para finalmente exponer las conclusiones.

4 El cordón industrial incluye localidades del departamento San Lorenzo hacia el norte de Rosario y Villa Gobernador Gálvez hacia el sur de la ciudad.

5 Se revisaron periódicos de amplia difusión (local o nacional) representativos de los grupos de poder o con una posición acomodaticia respecto de los mismos: el eje principal lo definió el diario rosarino *La Capital*, complementando con el diario santafesino *El Litoral y Clarín* (Buenos Aires). Se contrastó con *Página/12*, en su sección *Rosario/12*. Este último, si bien no es representativo de los grupos de poder, se utilizó para contrastar hechos puntuales.

2. Integración regional, neoextractivismo y proyectos de gran escala: las condiciones generales de partida

Durante la segunda mitad del siglo XX en América Latina, los GPH adquirieron gran significancia dentro de la ideología desarrollista y fueron centrales en las políticas y las prácticas territoriales orientadas al crecimiento de los países considerados “subdesarrollados” (Laurelli 1987; Rist 1997; Escobar 2007; AIDA 2009). Puede decirse que durante el período 1960-1980 (con algunas diferencias entre los distintos países del subcontinente), las políticas desarrollistas se encargaron de promover el crecimiento económico y la ampliación de los sectores sociales medios, implementando en mayor o menor grado diversas estrategias de industrialización sustitutiva. En este contexto, la planificación regional fue la forma que tomó el esfuerzo estatal para regular el proceso económico-territorial, y, además de tener una clara voluntad normativa, posicionaba al Estado nacional como el agente principal de las transformaciones.

Hacia las dos últimas décadas del siglo, esta concepción de territorio nacional-estatal comenzó a mostrar sus grietas en un contexto internacional donde la idea de estado de bienestar iniciaba su retroceso. Mientras el Estado disminuía su poder sobre el territorio, limitando su capacidad regulatoria, se producía un proceso de reescalamiento estratégico consistente en el debilitamiento o la desarticulación parcial de “lo nacional” (Sassen 2007). Dicho proceso fue considerado por algunos autores como la condición de posibilidad para el ascenso de otras escalas y unidades espaciales, como “lo supranacional” (Brenner 1998; Sassen 2007; Herod 2011). Sassen (2015) caracteriza la reestructuración que sufrió el capitalismo durante la década de los 90 a partir de dos lógicas: una sistémica, concerniente a la desregulación de las economías en muchos países; y otra que consistió en la creación de áreas extremas para la extracción de beneficios, como las ciudades globales y los espacios de trabajo tercerizado. Ambas lógicas fueron implementadas en Argentina durante esa década, a partir del llamado Consenso de Washington (1989).⁶

Dicho acuerdo habilitó la implementación de políticas neoliberales, en adecuación a las necesidades del mercado mundial. Así, fue instalándose una nueva concepción de territorio concebido ahora como regiones potencialmente integradas al mercado internacional, que fue acompañada de una idea de Estado “facilitador” de las dinámicas capitalistas globales, en sintonía con las medidas acordadas con el FMI.

Este modelo político-territorial emergente, complejo y aparentemente descentralizado (Fernández 2018), se organizó como deriva del proceso de reconversión industrial y de la integración de las economías regionales en la economía mundial. Vale aclarar que, si bien bajo el modelo anterior existían flujos de capitales trans-

6 El Consenso de Washington fue un acuerdo que realizó el gobierno nacional argentino (y otros de América Latina en igual situación de crisis económica) con el Fondo Monetario Internacional (FMI) y consistió en un paquete de medidas de ajuste fiscal para estabilizar la macroeconomía y abrir la economía nacional a la inversión extranjera.

Privatización, eficiencia e integración: la “verdad” sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90

fronterizos, el sistema interestatal constituyó la forma organizativa dominante; en la fase del capitalismo mundial integrado (CMI),⁷ la organización de dichos flujos fue adquiriendo cada vez mayor autonomía (Sassen 2007).

Esta dinámica de creciente autonomía puede observarse, por ejemplo, en los numerosos conflictos territoriales y ambientales que emergieron en los países de América Latina desde los inicios del siglo XXI, donde las resistencias de las poblaciones locales afectadas por diversas prácticas extractivistas, ejercidas por capitales multinacionales (minería de gran escala, extracción de gas por *fracking*, deforestación para implementar el monocultivo, entre otras), han tenido muy escaso margen de ganar la partida frente a los Estados nacionales que han redefinido sus marcos regulatorios para fortalecer las facultades del capital global.

En medio de dichas transformaciones, a los países latinoamericanos se les asignó el rol de plataforma extractiva de elementos de la naturaleza.⁸ Este rol se vio reforzado por la posición desventajosa que tenían muchos países del subcontinente respecto de la deuda externa,⁹ lo cual redundó en medidas de ajuste fiscal, privatización de empresas del Estado e ingreso masivo de capitales externos. Como ha señalado Ferrer (1988), el desarrollo del Norte se separó del progreso del Sur, y así, mientras el Norte—con ventajas absolutas—realizaba avances tecnológicos, las ventajas comparativas del Sur se desplazan a los recursos naturales y la mano de obra barata.

Este rol asignado, que puede considerarse un segundo ciclo del modelo extractivista (Castro Herrera 2002; Gudynas 2009; Acosta 2012; Svampa y Viale 2014; Alimonda 2006), fue impulsado por diversos programas territoriales supranacionales, compuestos en gran medida por PGE desplegados a lo largo del subcontinente.

Con la denominación PGE se hace referencia a objetos tecnológicos complejos, que se encuentran conformados por elementos heterogéneos que actúan en varias dimensiones y escalas. Según esta definición, un PGE está compuesto por aspectos de orden técnico, político, económico, normativo, ecológico y social, entre otros. Los PGE involucran una diversidad de actores (privados, civiles no gubernamentales y gubernamentales) e implican diferentes escalas (local, nacional, regional, internacional). Como ha señalado Lins Ribeiro (2007, 178), los PGE

tienen características estructurales que les permiten ser tratados como “expresiones extremas” del campo del desarrollo: el tamaño del capital, territorios y cantidad de personas que controlan; su gran poder político; la magnitud de sus impactos ambientales y sociales; las innovaciones tecnológicas que crean frecuentemente; y la complejidad de las redes que ellos engendran.

7 Se utiliza la acepción de Guattari y Rolnik (2013, 10), reemplazando el uso del término globalización, con el objetivo de destacar el sentido fundamentalmente económico, y más precisamente neoliberal y capitalista, del fenómeno mundial.

8 En reemplazo de recursos naturales, término que expresa una visión utilitarista de la naturaleza.

9 En Argentina, la abultada deuda externa fue determinante de las numerosas medidas políticas y económicas en el marco del Consenso de Washington.

En los PGE convergen capitales financieros e industriales, así como también élites y técnicos estatales y trabajadores. Además, continúa Lins Ribeiro, “los circuitos que vinculan proyectos de las escalas nacionales a las globales han construido una red multilocalizada a través de la cual circulan información y personas” (2007, 178-179).

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA),¹⁰ creada en el año 2000 durante la Primera Cumbre Sudamericana, constituye un ejemplo de esta voluntad de organizar tecnológicamente los flujos económicos y de extracción de biodiversidad y minerales a gran escala. Sin embargo, diez años antes de la IIRSA, cuatro países de América del Sur (Brasil, Paraguay, Argentina y Uruguay) firmaban el Acuerdo MERCOSUR (1991), a través del cual, se reactivaban los procesos de integración económico-territorial no concretados en el Tratado de la Cuenca del Plata (1969).¹¹ En este marco, el proyecto HPP se constituía en la posibilidad material de tal acuerdo.

El proyecto HPP surgió como propuesta proveniente de los gobiernos de Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay, a finales de la década de los 80.¹² Consistía en un eje acuático norte-sur en el cual se programaban una serie de proyectos infraestructurales (gasoductos, represas, puertos, entre otros) destinados a agilizar los flujos de mercancía hacia el Océano Atlántico.

El objetivo principal del proyecto fue el de reducir los costos de transporte para aumentar el tráfico de mercaderías, lo cual se traducía en la generación de ventajas comparativas para la inserción del área involucrada en la economía mundial (CAF 1998). Pero principalmente, la HPP se asoció a la generación de grandes beneficios económicos para empresas transnacionales, y posibilitó, al mismo tiempo, el ingreso de grupos financieros internacionales dedicados a la explotación de territorios.

A partir de lo expuesto, puede afirmarse que la HPP constituyó, en los años 90, una manifestación temprana del actual orden territorial que prevalece en los países de América Latina (y en el cual la IIRSA constituye su manifestación territorial más relevante),¹³ implementado en función de una operatividad global de los capitales, y basado en la extracción a gran escala de ciertos elementos de la naturaleza. La hidrovía implicó, además de las obras específicas para aumentar la navegabilidad, toda una serie de reformas (políticas, legales, económicas), negociaciones y acuerdos con diversos organismos que operaron en diferentes escalas, empresas privadas e instituciones gubernamentales, acciones de promoción e intercambio social y empresarial, así como transformaciones ecológicas y socioculturales en las áreas afectadas.

10 Impulsada por la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

11 La creación de un mercado común de desarrollo industrial endógeno entre los países de la región data de la época cepalina de los años 50. Esta iniciativa fue confrontada en la década de los 60 por la iniciativa norteamericana de la Alianza para el Progreso (Laredo 1994).

12 Acta de Ministros de Obras Públicas y Transporte, 1988.

13 Al crearse la IIRSA, en el año 2000, la HPP pasó a formar parte de uno de sus diez Ejes de Integración y Desarrollo [EID] (IIRSA et al. 2007).

Privatización, eficiencia e integración: la "verdad" sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90

Figura 1. Proyecto original Hidrovía Paraguay-Paraná



Fuente: Dunne et al. (1997, 10).

La “autopista acuática”: breve sinopsis de la Hidrovía Paraguay-Paraná

En abril de 1988 se reunían en Canela, Brasil, los ministros de Obras Públicas y Transportes pertenecientes a los países miembros de la Cuenca del Plata (CP), para informarse sobre el documento *Estudio de Prefactibilidad Económica de la Hidrovía Paraguay-Paraná* (INTERNAVE 1990), elaborado por un grupo *ad hoc*.¹⁴ Un año después, en una reunión llevada a cabo en Santiago de Chile, como consta en el acta fechada 1 de septiembre, los representantes de los mismos países¹⁵ manifestaban su voluntad de impulsar la HPP, solicitando el apoyo financiero y técnico del BID (CIH 1989). Con esto, se creaba el Comité Intergubernamental Hidrovía Paraguay-Paraná, organismo de gestión supranacional para la implementación del proyecto, perteneciente al Tratado de la Cuenca del Plata (CIH 1992).

El proyecto HPP de la década de los 90 consistía en el acondicionamiento de un corredor fluvial para la navegación de buques comerciales a lo largo de 3442 km de los ríos Paraguay-Paraná. Comprendía un área de influencia calculada en 720 000 km², con una población estimada de más de 40 000 000 de habitantes (CAF 1998, 181).

Este proyecto fue considerado por los gobiernos de los países participantes como “la columna vertebral” de los planes de integración económica regional durante la década de los 90 (Dunne et al. 1997, 1). Como se mencionó antes, su antecedente fue el Tratado de la Cuenca del Plata,¹⁶ cuyo objetivo principal era sentar las bases técnicas y jurídicas para llevar adelante un plan coordinado de navegación fluvial y explotación de recursos naturales entre los países de la CP. Más de dos décadas después, el CIH designaba un Grupo de Trabajo I, dedicado a los aspectos jurídicos institucionales para la “armonización y compatibilización de legislaciones en materia de navegación y transporte fluvial vinculadas a la hidrovía” (CIH 1990a, 1).¹⁷

La HPP está compuesta por tres grupos de proyectos: el tramo Santa Fe-Océano Atlántico, Santa Fe-Corumbá y Corumbá-Puerto Cáceres, el primer segmento a cargo de Argentina y los últimos dos del CIH. Hasta 1995, año en que el gobierno argentino adjudicó las obras de ingeniería al consorcio internacional Hidrovía S.A.,¹⁸ las tareas de mantenimiento y dragado del canal navegable correspondían a la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, dependiente de la Secretaría de Transportes de la Nación.

Durante la década de los 90, la HPP se promocionó como un eje navegable asociado a los objetivos del MERCOSUR. Si bien, como señalan Manero Miguel y

14 Acta del 25 de noviembre de 1988, Canela (Brasil):1.

15 Bolivia, Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y un representante del Banco Interamericano de Desarrollo.

16 Firmado en 1969 en Brasilia por los gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

17 Para tal compatibilización, se encargó al Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL) el estudio *Facilidades normativas para la navegación* (CIH 1990a, 2).

18 Este consorcio estaba presidido por la empresa belga Jan De Nul (Decreto 253/1995).

Privatización, eficiencia e integración: la “verdad” sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90

Pastor Antolín (2003), la hidrovía no se encontraba en el eje territorial prioritario del acuerdo subcontinental, resultaba favorecedora para los países miembros que tenían mayores deficiencias de accesibilidad, como Paraguay y Bolivia. En Argentina, y en particular en la zona pampeana, la hidrovía actuaba como potenciadora en la conformación de un territorio regional emergente destinado a los agronegocios.

3. Privatización, eficiencia e integración subcontinental: la construcción discursiva de una “verdad” acerca de la HPP en Argentina

La implementación de la HPP ocupó amplios espacios en la prensa de la zona agroexportadora argentina durante la década de los 90.¹⁹ Entre los grupos que la promocionaban se encontraban funcionarios políticos, grandes empresarios locales e internacionales, grandes productores de granos y empresas agroexportadoras (así como las empresas asociadas a dicha industria), especuladores inmobiliarios, empresas ejecutoras de obras de ingeniería (dragado, refuncionalización de puertos, depósitos, etc.), bancos e instituciones financieras internacionales y, por supuesto, los medios de comunicación asociados a dichos grupos.

El emprendimiento no estuvo exento de las estrategias discursivas más recurrentes que asocian tecnociencia con progreso (o desarrollo). Así, por ejemplo, lo afirmaba un artículo del diario *La Capital* (1996a) titulado: “Nuevo eje de desarrollo e integración regional”, donde se exponía la relación entre el acondicionamiento técnico de la hidrovía y el desarrollo de la región. Estos discursos se anclaban en la situación particular por la que atravesaba el área cerealera de la provincia de Santa Fe. El salto tecnológico a nivel mundial en materia de navegación y puertos, orientado a la exportación, pero también a la reorganización de la empresa agrícola (Gutman y Gatto 1990; Reboratti 2010), habían dejado rezagada la actividad productiva, cuestión que se sumaba a la crisis económica que atravesaba el país.²⁰ En este contexto, el puerto de Rosario aparecía como la oportunidad para reactivar las dinámicas económicas de la región y como alternativa al puerto de Buenos Aires:

La realidad del Mercosur y el incremento de cargas que ello implicará permite detectar que Rosario, por su ubicación geográfica, constituye un nudo estratégico comercial inigualable pues está en la intersección de la hidrovía Paraguay-Paraná y Alto Paraná Tieté, hasta San Pablo, Brasil, en el sentido norte-sur, siendo a la vez la vinculación lógica este-oeste entre Valparaíso, Chile, y Río Grande (Oroño 1995, 3).²¹

19 Especialmente entre 1994, momento en que finalizaron los estudios de factibilidad técnica y de impacto ambiental, y 1998. En este último año, el proyecto se vio envuelto en numerosas controversias por obras que debían realizarse en la zona de Pantanal, lo cual resultó en la decisión del gobierno brasileño de retirarse del proyecto (*La Capital* 1998b). Para ampliar: Arach (2003).

20 Para ampliar sobre la situación de Argentina durante los años 90: Rapoport (2000); Ferrer (2004).

21 El autor de la nota era representante del Consejo Asesor Económico y Social de la Municipalidad.

La región surcada por la hidrovía en más de 4000 kilómetros de norte a sur es la pradera más fértil del mundo, con decenas de millones de hectáreas vírgenes, con mejor clima que la pradera EE. UU.-Canadá (no nieva en invierno) y que puede producir sin restricciones los 40 productos agrarios básicos con los que se alimenta el hombre (*La Capital* 1995).

En medio de la crisis económica y de tales discursos, la hidrovía adquiriría funciones salvíficas, que venían asociadas a tres ideas claves: privatización, eficiencia e integración regional. A partir de estas ideas, puede decirse, se tramó estratégicamente una “verdad” sobre el emprendimiento en Argentina.

Una de las estrategias discursivas centrales fue promocionar el proyecto como una iniciativa del sector privado que antagonizaba con la “ineficiencia” atribuida a la gestión estatal de la época precedente. Dentro de este discurso –sustentado en la razón neoliberal–, privatización y debilitamiento nacional se equiparaban con eficiencia. De este modo, aparecía la idea del “fracaso estatal” que ha justificado los procesos de privatización. Estos procesos, según Bakker (2010), fueron acompañados por un discurso que asociaba gestión estatal a ineficiencia y gasto desmesurado. Por el contrario –sigue la autora– la gestión privada fue asociada a mayor eficiencia, experticia y capacidad de financiación. En efecto, la implementación de la HPP en Argentina tuvo lugar en pleno proceso de reforma del Estado y en acuerdo con las medidas prescriptas por el FMI en el Consenso de Washington.

Acorde a ese discurso, en el diario *La Capital*, en un artículo titulado “Las hidrovías como factor de desarrollo geoeconómico del Mercosur”, se expresaba a propósito de la HPP:

Con la disolución, a partir de esta década, de sistemas administrativos de empresas centralizadas por el Estado que por propia naturaleza resultaron ineficientes, muchos países, entre ellos Argentina, optaron por un modelo neoliberal, básicamente de servicios privatizados y de flexibilización de normas para la circulación de capitales en un mundo globalizado (*La Capital* 1998a).

Para el caso de las infraestructuras, y en particular de la HPP, puede considerarse un proceso análogo al que describe Bakker, a partir de su concesión y gestión en manos de empresas privadas (el mencionado consorcio Hidrovía S.A.). Sin embargo, debe destacarse que la actuación estatal fue clave para facilitar la acción de las primeras. Durante la década de los 90 fueron numerosos los decretos del Poder Ejecutivo Nacional orientados a facilitar el accionar de los agentes privados. Esta situación se vio reforzada, más tarde, por la no creación de un organismo de control de la concesión, que velara por los intereses públicos.²² De ese modo, se libraban los procesos territo-

22 Este era un requerimiento del BID en los Términos de Referencia para la implementación de la hidrovía.

Privatización, eficiencia e integración: la “verdad” sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90

riales-económicos de las reglas del mercado en medio de un régimen de explotación de carácter monopolista (Manero Miguel y Pastor Antolín 2003), donde la eficiencia y la competencia pasarían a ser los valores orientadores.

La idea de eficiencia se asocia a la disminución de los costos para la maximización del capital; mientras que la competencia establece una redistribución territorial del capital a partir de las nuevas zonas de extracción que se van creando o visibilizando (las llamadas ventajas comparativas). Puede decirse entonces que la implementación de políticas neoliberales durante la década de los 90 en Argentina, proceso en el cual se promovió la hidrovía, implicó que la rentabilidad se considere el parámetro para hacer viables las economías regionales y su condición de posibilidad fue un corrimiento por parte del Estado en las funciones que tradicionalmente detentaba como autoridad competente y exclusiva sobre el territorio nacional. Se pasó así de una idea de “territorio nacional” a la de “integración regional” (figura 2).

La idea de integración regional utilizada en este contexto se asociaba a una visión mercantilista y privatista de la organización del territorio. Las empresas usuarias de la HPP pertenecen al sector de grandes actores del mercado internacional, y los esfuerzos de integración se han orientado mayormente en la compatibilización de marcos legales y tasas aduaneras entre los países involucrados, para hacer competente la actividad comercial de los mismos. En efecto, en una reunión llevada a cabo en la ciudad de Rosario en 1994, con motivo de la implementación del emprendimiento, y en la que

Figura 2. La idea de integración en los titulares de la prensa

Su situación geográfica, su entorno natural y su condición portuaria pueden señalarse como factores que favorecen su desarrollo.

(Por Juan Carlos Venesía *) La definición teórica de área metropolitana como "un conjunto de núcleos urbanos del territorio que los envuelve cuando se producen determinados fenómenos" se corresponde con la realidad económica geográfica e histórica de lo que se denomina Gran Rosario. La interdependencia funcional y la cercanía entre estos centros hace que los límites entre los distintos municipios desaparezca, para destacarse lo regional.

Dadas las homogeneidades y continuidades de las realidades mencionadas se advierte que las problemáticas son comunes porque —de una manera u otra— repercuten en el conjunto. Esto hace al carácter metropolitano de nuestra región.

La realidad política, económica y

Para el Instituto de Desarrollo Regional, el futuro de la región depende de que las distintas comunidades que integran el área sean conscientes que conforman un todo orgánico y funcional y que sólo a través del esfuerzo conjunto puede constituirse nuevamente en un polo productivo.

La necesidad de un ente que impulse el desarrollo

UNA REGION LLAMADA ROSARIO

social, común a sus núcleos urbanos, otras épocas pudo adaptarse a las con- roviario y nudo vial con terminales hoy es un problema para Rosario, ma- desarrollo del área; con sus distintas eta- siana, puede serlo para Villa Gober- pas operativas y la sistematización de

Fuente: Rosario/12, 29 de diciembre de 1996.

participaban representantes de las ciudades puerto comprendidas en el ámbito de la misma, un especialista catalán destacaba los supuestos beneficios derivados del nuevo rol del Estado (como facilitador), del desmantelamiento de la organización institucional centralizada y de la nueva organización territorial (integrada) en plena gestación:

Ahora cuando la Administración General de puertos ha desaparecido en Argentina, es el momento en que los rosarinos deberán demostrar si hubo postergación política o incapacidad propia [...] cuando los organismos centralizados desaparecen se liberan las leyes de la oferta y la demanda y allí se ve qué puertos tienen verdadera capacidad y potencial. La descentralización es un proceso irreversible en América Latina (*El Litoral* 1994, 5).

Un enunciado central puede extraerse del párrafo anterior: el proceso de privatización coloca en evidencia la capacidad y el potencial de los actantes (en este caso los puertos) privados y, por lo tanto, la competencia entre estos rige las dinámicas. En el mismo artículo, a cargo de Joan Alemany Llovera, se enfatizaba el aspecto económico de la hidrovía y la necesidad de eliminar los “elementos” que elevaban los costos. Siguiendo esta misma lógica, podríamos considerar entre dichos elementos, tanto las regulaciones impositivas nacionales como las “barreras” físicas (calado natural del río, morfología hídrica):

[...] el transporte fluvial es el más económico que existe [...] la HPP le otorga mayores ventajas a este vínculo, porque supone la eliminación de aquellos elementos que más elevan los costos de la navegación de carga [...], y si eso se logra, podrán considerar al transporte por esta zona casi gratuito (*El Litoral* 1994, 5).

Las consideraciones de Llovera pueden contemplarse dentro del mismo discurso que las expresadas por el subsecretario de Transporte de Argentina en una reunión del CIH en 1990:

Por otra parte, destacó [el subsecretario] la importancia de disminuir los costos en el transporte fluvial para facilitar el comercio exterior de la región, y en ese sentido, señaló que deberán tomarse decisiones orientadas a eliminar las reglamentaciones y disposiciones burocráticas, así como las barreras físicas, a través de la ejecución de obras (CIH 1990b, 1).

Hacia finales de la década, en una publicación de la Corporación Andina de Fomento,²³ puede observarse la incorporación de la idea de desarrollo sostenible asociada al proyecto:

23 Organismo que participó en la financiación del proyecto HPP a partir de un “Convenio de Préstamo No Reembolsable”, firmado en 2002 por el mismo, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la CIH (Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto 2002).

Privatización, eficiencia e integración: la “verdad” sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90

Al crearse la infraestructura para asegurar condiciones adecuadas al tránsito de embarcaciones utilitarias, se favorecerán el transporte, el comercio y las comunicaciones en general. De aquí, como corolario, resulta que el desarrollo económico y social va a penetrar en el corazón del subcontinente, lo que permitirá el aprovechamiento racional y sostenible de vastos recursos naturales, de incalculable valor para nuestros países y la humanidad (CAF 1998, 46).

Sin embargo, esta idea no fue difundida por quienes promovían la HPP en Argentina, sino por parte de los organismos internacionales. Su incorporación en el discurso puede comprenderse en tres claves que se detallan a continuación.

Primero, a nivel internacional, el desarrollo sostenible fue una idea promovida por la Comisión de las Naciones Unidas en el Informe Brundtland (1987) y posteriormente en la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Río de Janeiro, 1992). A partir de las declaraciones en dichos eventos, puede decirse que se instaló un particular paradigma del progreso y del crecimiento infinito “bajo un nuevo rostro conceptual, el desarrollo sostenible” (Svampa y Viale 2014, 47). Así, el desarrollo sostenible compatibilizaba mercado y naturaleza en un círculo virtuoso en el que convergían los procesos de privatización (ante los Estados “ineficientes”), la extracción de recursos a gran escala (principalmente en países económicamente periféricos), el desarrollo de alta tecnología para que la extracción sea amigable (en los países de economías centrales) y un nuevo horizonte para el crecimiento económico infinito. En este contexto, la promesa de eficiencia asociada a la gestión privada pasa a vincularse también a la idea de sostenibilidad con la finalidad de legitimar la apropiación privada de la naturaleza.

En segundo lugar, debe tenerse en cuenta que entre las décadas de los 80 y los 90, los distintos ambientalistas²⁴ tuvieron una visibilidad relevante a nivel mundial, principalmente a partir de la emergencia de las ONG²⁵ y de la disponibilidad de financiación para el activismo ambiental que, por ese entonces, se encontraba en auge.

En tercer lugar, puede comprenderse a la luz de las presiones que las ONG de la región (nucleadas en la Coalición Ríos Vivos)²⁶ ejercieron en el proceso de implementación de la HPP²⁷ a partir de 1994. De ahí que las asociaciones entre infraestructura y sostenibilidad comenzaron a aparecer con mayor frecuencia en los documentos oficiales de los últimos años de la década:

24 Asumimos la condición heterogénea y diversa de los movimientos ambientalistas, tanto en sus posiciones ideológicas como en sus modalidades de organización y estrategias de actuación.

25 Dachary y Arnaiz Burne (2014, 240-241) destacan la estrecha relación entre el surgimiento de las ONG y el establecimiento del neoliberalismo como ideología política, es decir, frente al “adelgazamiento del Estado”, las ONG cobraron fuerza, alentadas mayormente por financiación de grandes corporaciones.

26 Esta coalición estaba conformada por unas 300 ONG ecologistas, movimientos sociales e indigenistas de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay, Uruguay, así como también de Norteamérica y Europa.

27 Dichas presiones resultaron, por un lado, en el abandono del proyecto por parte de Brasil, y en la apertura de una mesa de diálogo entre el CIH y las ONG (CIH 1995, 1).

Hace seis años, la institución que presido puso en marcha un Plan de Acción para la Participación de la CAF en Proyectos de Infraestructura Física e Integración Fronteriza, ambicioso programa cuya principal finalidad es la de contribuir –mediante una acción mancomunada– al desarrollo sostenible de nuestros pueblos, a través de la redimensión de un sector que no solo permite ampliar el espacio económico regional y aprovechar mejor los recursos y ventajas comparativas, sino que genera los componentes para una inserción competitiva en la economía mundial (CAF 1998, 7).

[...] en cuanto aquí se encuentran: 1) la tercera parte de las reservas mundiales de bosques latifoliados; 2) ingentes potenciales piscícolas, agrícolas y pecuarios que, bien manejados, podrán contribuir a resolver los actuales y tan difíciles problemas de alimentación; 3) gigantescos yacimientos de minerales útiles; 4) casi la mitad del volumen de las aguas de los ríos de todo el mundo, un cuarto de la escorrentía fluvial y un difícilmente inigualable potencial hidroeléctrico; 5) la más alta biodiversidad del mundo [...]. Así, por la integración fluvial, se crearán condiciones idóneas para el establecimiento de nuevos modelos de vida, acordes con las aspiraciones de nuestros pueblos (CAF 1998, 46).

Como se evidencia con estos dos párrafos, el discurso de la CAF no era monolítico. En el primer extracto aparece la idea de fusión virtuosa entre crecimiento económico, eficiencia y conservación ambiental, es decir, el ambientalismo de mercado (Bakker 2010, 5). Mientras que, en el segundo extracto, puede observarse la visión “doradista”²⁸ sobre el territorio (Svampa y Viale 2014). Esta visión asociaría a América Latina con abundancia en naturaleza, considerando a esta última disponible en cantidades ingentes y utilizables sin límites (Acosta 2009).

Por otra parte, Svampa y Viale (2014) consideran que el modelo de desarrollo implementado en gran parte de los países al iniciar el siglo XXI tiene sustento en un paradigma extractivista vinculado a la idea de oportunidades económicas o ventajas comparativas, que se encuentra asociado a un imaginario social proveniente de ese mito. Esta visión era difundida por la prensa rosarina:

La soja paraguaya, boliviana y brasileña es el tesoro máspreciado a conquistar y la consolidación de una ruta confiable y económica para su transporte a las fábricas aceiteras locales es el requisito indispensable para atraerla (*La Capital* 1995).

Las ventajas comparativas con otros continentes es que dispone de ingentes recursos naturales, el mayor de ellos, las cuencas hidrográficas [...]. Con el área disponible para agricultura y ganadería en torno a los 600 millones de hectáreas se puede producir la tercera parte de los alimentos que necesita la humanidad (*La Capital* 1998b).

28 También denominada “la maldición de la abundancia” (Coronil 2002) o “la maldición de los recursos” (Schuldt y Acosta 2009).

Privatización, eficiencia e integración: la “verdad” sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90

En los párrafos anteriores pueden identificarse tres cuestiones claves del megaproyecto. En primer lugar, se observa su concepción en términos netamente económicos, representada en el “tesoro” (la soja) que era necesario atraer; así, por ejemplo, se hacía referencia a la hidrovía como la “autopista acuática” (Surano 1995), o se presentaban titulares al estilo de “Negocios que llegan en barcazas” (*La Capital* 1996b). En segundo lugar, sobresale su finalidad extractivista, concentrada en la explotación de recursos naturales a gran escala. En tercer lugar, se advierte la escala supranacional que implicaba el emprendimiento, como infraestructura de fijación de capitales al territorio de América del Sur.

4. Conclusiones

La intención general con este trabajo ha sido colocar en evidencia que las prácticas territoriales que llevan adelante los grupos de poder se encuentran sostenidas por estrategias discursivas (enunciados, ideas y narrativas) orientadas a instalar socialmente determinadas “verdades”, funcionales a sus objetivos de apropiación territorial. En particular, como ha dado cuenta Lins Ribeiro (1994), el mundo de los PGE es especialmente complejo y se configura en tramas multinivel de actores (instituciones varias, funcionarios públicos, empresas), escalas espaciales, capitales financieros, prácticas territoriales, discursos, y elementos de la naturaleza considerados recursos, que son específicos en cada territorio en el cual se despliegan. Por lo tanto, los modos en que se van configurando los discursos en cada región o país que atraviesan, van adquiriendo matices al territorializarse. Con base en el caso estudiado, puede decirse, de modo general, que la reestructuración político-territorial que significó la implementación de políticas neoliberales en Argentina, junto con la crisis económica que atravesaba, vino acompañada de un conjunto de enunciados e ideas que legitimaban tanto como creaban las condiciones para el despliegue de determinadas prácticas en el territorio, y también modos específicos de gestión y relación territorio-autoridad.

En primer lugar, los discursos en torno a la idea de “fracaso estatal” crearon un marco de posibilidad para la ejecución de múltiples acciones orientadas a transferir autoridad desde las esferas estatales al sector privado y, en especial, al capital transnacional. Si bien la HPP en Argentina se gestionó, desde 1995, bajo la forma de concesión, el hecho de no conformarse un órgano de control estaba dando cuenta de un Estado nacional que se desentendía de sus funciones de velar por el bien público, dejando la hidrovía en manos de sus usuarios y empresas promotoras.

En segundo lugar, la idea de integración regional, que parecía venir a saldar una deuda histórica del desarrollismo (la de conformar un mercado suramericano endógeno y soberano), fue resignificada bajo el neoliberalismo en el marco de la hidrovía: se convirtió en una idea funcional a la apropiación, por parte de los capitales trans-

nacionales, tanto de los ríos Paraguay y Paraná como de los territorios de explotación asociados a la vía navegable. Para el caso del área agroexportadora argentina, la idea de integración, asociada al desarrollo regional y a la explotación sojera, constituyó un atractivo, para los funcionarios políticos y los empresarios multinacionales, regionales y locales participantes en la cadena de valor, ávidos de ingresar capitales a sus esferas de acción.

Puede decirse que este conjunto de ideas y enunciados, que conformó una “verdad” acerca de la hidrovía, también instalaba determinados modos de ver, de hacer y de decir en el territorio. En efecto, como pudo observarse, junto con la implementación de las políticas neoliberales en Argentina irrumpieron –en los discursos de los grupos de poder– ideas nuevas acerca del territorio, el Estado y las infraestructuras, que fueron dejando en segundo plano las ideas de nación y soberanía nacional, que habían constituido gran parte de los discursos de las décadas precedentes. En particular, el proceso de reescalamiento territorial se tradujo –entre otras cuestiones– en el despliegue de infraestructuras específicas acorde a los nuevos requerimientos del mercado internacional. Este proceso se acompañó de una idea (implícita pero de efectos visibles) de territorio fragmentado y descentralizado, que se incorporaba al mercado internacional a través de sus regiones o clústeres productivos; junto con la idea de la desaparición de las fronteras nacionales. Esta última se materializaba, por un lado, en diferentes acuerdos internacionales, cuyo ejemplo más prominente de esos años fue el MERCOSUR; y por el otro, en obras específicas, como es la HPP.

Además, la idea de integración regional –como pudo observarse en los documentos analizados– se asoció a la idea de privatización que, a su vez, se encontraba justificada por la idea de eficiencia, asignada a la gestión privada. Este conjunto de ideas que conformaron el enunciado de “fracaso estatal”, puede decirse que estaba justificando la privatización de los recursos (naturales, económicos), junto con una idea específica del desarrollo sostenible que asociaba gestión privada a sostenibilidad y desarrollo de las poblaciones. Dentro de este esquema, puede afirmarse que la HPP constituyó la infraestructura que hizo posible, por una parte, la fijación de los capitales globales al territorio de los países involucrados y, por otra, la apropiación de los recursos naturales por parte de dichos capitales.

Apoyos

Este artículo forma parte de una investigación más amplia, enmarcada en el proyecto CIC CONICET (2019-2024), Argentina: “Proyectos de Gran Escala, paisajes hidrosociales y políticas de territorio: la Hidrovía Paraguay-Paraná y el puente Rosario-Victoria en la conformación de territorios periféricos de extracción”.

Referencias

- Acosta, Alberto. 2011. “Extractivismo y neoextractivismo: dos caras de la misma maldición”. En *Más allá del Desarrollo*, editado por Miriam Lang y Dunia Mokrani, 83-118. Quito: Rosa Luxemburgo / Abya-Yala. Acceso en septiembre de 2019. <https://bit.ly/3jFQb87>
- _____. 2009. *La maldición de la abundancia*. Quito: Abya-Yala / Comité Ecuménico de Proyectos. Acceso en septiembre de 2019. <https://bit.ly/3izi1S4>
- AIDA (Asociación Interamericana para la Defensa del Ambiente). 2009. *Grandes represas en América, ¿peor el remedio que la enfermedad? Principales consecuencias ambientales y en los derechos humanos y posibles alternativas*. Bogotá: AIDA / Fundación CS Fund.
- Alimonda, Héctor. 2006. “Una nueva herencia en Comala. Apuntes sobre la ecología política latinoamericana y la tradición marxista”. En *Los tormentos de la materia. Aportes para una ecología política latinoamericana*, compilado por Héctor Alimonda, 93-122. Buenos Aires: CLACSO (Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales).
- Arach, Omar. 2003. “Ambientalismo, proyectos de gran escala y transnacionalidad. El caso de la Coalición Ríos Vivos y la oposición a la Hidrovía del Mercosur”. *Avá. Revista de Antropología* 4:35-51.
- Assies, Willem y Hans Gundermann, eds. 2007. *Movimientos indígenas y gobiernos locales en América Latina*. Santiago de Chile: Ocho Libros.
- Bakker, Karen. 2010. *Privatizing Water. Governance Failure and the world's urban water crisis*. Ithaca / Londres: Cornell University Press.
- Barkin, David. 2009. “The construction of Mega-projects and the reconstruction of the world”. *Capitalism Nature Socialism* 20 (3): 6-11. <https://dx.doi.org/10.1080/10455750903215704>
- Boelens, Rutgerd, Leontien Cremers y Margreet Zwartveen, eds. 2011. *Justicia hídrica. Acumulación, conflicto y acción social*. Lima: Justicia Hídrica / IEP / Fondo Editorial.
- Boelens, Rutgerd, Bibiana Duarte, Rossana Manosalvas, Patricio Mena, Tatiana Roa Avendaño y Juana Vera. 2012. “Contested Territories: Water Rights and the Struggles over Indigenous Livelihoods”. *The International Indigenous Policy Journal* 3 (3). <https://dx.doi.org/10.18584/iipj.2012.3.3.5>
- Bottaro, Lorena, Alex Latta y Marian Sola. 2014. “La politización del agua en los conflictos por la megaminería: discursos y resistencias en Chile y Argentina”. *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe* 97: 97-115. <https://dx.doi.org/10.18352/erlacs.9798>
- Brenner, Neil. 1998. “Global cities, glocal states: global city formation and state territorial restructuring in contemporary Europe”. *Review of International Political Economy* 5 (1): 1-37. <https://dx.doi.org/10.1080/096922998347633>
- Castro Herrera, Guillermo. 2002. “Naturaleza y sociedad en la historia de América Latina”. En *Ecología Política: Naturaleza, sociedad y utopía*, compilado por Héctor Alimonda, 83-99. Buenos Aires: CLACSO.
- Coronil, Fernando. 2002. *El Estado mágico. Naturaleza, dinero y modernidad en Venezuela*. Caracas: Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico de la Universidad Central de Venezuela / Nueva Sociedad. Acceso en marzo de 2018. <https://bit.ly/33AZKj5coronil.pdf>
- Dachary, Alfredo y Stella Maris Arnaiz Burne. 2014. *Ecologismo: ¿la estrategia fracasada del capitalismo?* Buenos Aires: Biblos.

- Escobar, Arturo. 2007. *La invención del Tercer Mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Traducido por Diana Ochoa. Caracas: Fundación Editorial el Perro y la Rana. Acceso en marzo de 2015. <https://bit.ly/3jy14bg>
- Fernández, Víctor Ramiro. 2018. *La trilogía del erizo-zorro: redes globales, trayectorias nacionales y dinámicas regionales desde la periferia*. Santa Fe: UNL (Universidad Nacional del Litoral).
- Ferrer, Aldo. 2004. *La economía argentina. Desde sus orígenes hasta principios del siglo XXI*. Buenos Aires: FCE (Fondo de Cultura Económica).
- _____. 1988. *El Sistema Internacional. La cooperación entre países en desarrollo y la Comisión Sur*. Buenos Aires: Academia Nacional de Ciencias Económicas.
- Foucault, Michel. 2009. *El gobierno de sí y de los otros. Curso del Collège de France (1982-1983)*. Traducido por Horacio Pons. Buenos Aires: FCE.
- _____. 1996. *La verdad y las formas jurídicas*. Traducido por Enrique Lynch. Barcelona: Gedisa.
- Gómez, Anahí, Lucrecia Wagner, Beatriz Torres, Facundo Martín y Facundo Rojas. 2014. "Resistencias sociales en contra de los megaproyectos hídricos en América Latina". *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe* 97: 75-96. <https://dx.doi.org/10.18352/erlacs.9797>
- Guattari, Félix y Suely Rolnik. 2013. *Micropolítica. Cartografías del deseo*. Traducido por Florencia Gómez. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Gudynas, Eduardo. 2009. "Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo. Contextos y demandas bajo el progresismo sudamericano actual". En *Extractivismo, política y sociedad*, editado por Mariela Buonomo, 187-225. Quito: Centro Andino de Acción Popular / Centro Latinoamericano de Ecología Social. Acceso en junio de 2018. <https://bit.ly/30GmtZh>
- Gutman, Graciela y Francisco Gatto, comps. 1990. *Agroindustrias en Argentina*. Buenos Aires: CEAL / CEPAL.
- Herod, Andrew. 2011. *Scale. Key ideas in Geography*. Londres / Nueva York: Routledge.
- Laredo, Iris. 1994. "Del deterioro y la asimetría hacia una nueva inserción de América Latina en el sistema internacional". En *Integración Latinoamericana y Territorio. Transformaciones socioeconómicas, políticas y ambientales en el marco de las políticas de ajuste*, editado por Pablo Ciccollella, Elsa Laurelli, Alejandro Rofman y Luis Yanes, 115-140. Buenos Aires: CEUR (Centro de Estudios Urbanos y Regionales) / UBA (Universidad de Buenos Aires).
- Laurelli, Elsa. 1987. "Los grandes proyectos: estrategias de desarrollo y transformación del territorio". Cuadernos del CEUR *Los grandes proyectos y el espacio regional. Presas hidroeléctricas y el sistema decisional* 19:131-155.
- Lins Ribeiro, Gustavo. 2007. "Poder, redes e ideología en el campo del desarrollo". *Tabula Rasa. Revista de Humanidades* 6: 173-193. Acceso el 5 de junio de 2015. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39600608>
- _____. 1994. *Transnational Capitalism and Hydropolitics in Argentina. The Yacyretá High Dam*. Gainesville: University Press of Florida.
- Manero Miguel, Fernando y Luis Pastor Antolín. 2003. "Impactos ambientales y rearticulación territorial en el área MERCOSUR: el significado de la Hidrovía Paraguay-Paraná". *Ería. Revista cuatrimestral de geografía* 62: 303-315. Acceso en enero de 2018. <https://bit.ly/2Fjtw2A>
- Poma, Alice. 2017. *Defendiendo territorio y dignidad. Emociones y cambio cultural en las luchas contra las represas en España y México*. Paraíba: EUDEPB (Editora da Universidade Estadual da Paraíba). Acceso en marzo de 2018. <https://bit.ly/2GS5XOt>

- Privatización, eficiencia e integración: la “verdad” sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90
- Reboratti, Carlos. 2010. “Un mar de soja: la nueva agricultura en Argentina y sus consecuencias”. *Revista de Geografía Norte Grande* 45:63-76. Acceso el 20 de junio de 2019. <https://bit.ly/35CMFp3>
- Rapoport, Mario. 2000. *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Buenos Aires: Ediciones Macchi.
- Rist, Gilbert. 1997. *The History of Development. From Western Origins to Global Faith*. Londres / Nueva York: Zed Books.
- Sassen, Saskia. 2015. *Expulsiones. Brutalidad y complejidad en la economía global*. Buenos Aires: Katz.
- _____. 2007. *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires: Katz.
- Schuldt, Jürgen y Alberto Acosta. 2009. “Petróleo, rentismo y subdesarrollo ¿Una maldición sin solución?”. En *Extractivismo, política y sociedad*, editado por Mariela Buonomo, 9-40. Quito: Centro Andino de Acción Popular / Centro Latinoamericano de Ecología Social. Acceso en enero de 2019. <https://bit.ly/2Fa4SRV>
- Svampa, Maristella y Enrique Viale. 2014. *Maldesarrollo. La Argentina del extractivismo y el despojo*. Buenos Aires: Katz.
- Swyngedouw, Erik. 2015. *Liquid Power. Contested Hydro-Modernities in Twentieth-Century Spain*. Cambridge: The MIT Press.
- _____. 2004. *Social Power and the Urbanization of Water. Flows of Power*. Oxford: Oxford University Press.
- Torres Salinas, Robinson. 2015. “Chile: el movimiento anti-represas y su potencial para la transformación social; caso Hidro Aysén”. (In) *Justicia Hídrica. Resistencias y Alternativas en América Latina* 2: 76-80.
- Vera Delgado, Juana y Margreet Zwartveen. 2008. “Modernity, exclusion and resistance: water and indigenous struggles in Peru”. *Development* 51 (1): 114-120. <https://dx.doi.org/10.1057/palgrave.development.1100467>
- Viaene, Lieselotte. 2015. “Visiones indígenas sobre el impacto del proyecto de la represa Xalalá a los derechos humanos de los pueblos indígenas en Guatemala”. (In) *Justicia Hídrica. Resistencias y Alternativas en América Latina* 2: 22-27.

Fuentes documentales

- Acta de Ministros de Obras Públicas y Transporte (Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay), Canela, 25 de noviembre de 1988.
- CAF (Corporación Andina de Fomento). 1998. *Los ríos nos unen. Integración fluvial suramericana*. Bogotá: CAF.
- CIH (Comité Intergubernamental de la Hidrovía). 1995. *Informe Final de la XX Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná*. Punta del Este, Uruguay, 8 de diciembre. Acceso en abril de 2014. <https://bit.ly/32dC82T>
- _____. 1992. Estatuto. Resolución n.º 244(XX), 5 de diciembre. Acceso en julio de 2015. <https://bit.ly/31KoROV>
- _____. 1990a. *Informe Final de la Primera Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay Paraná*. Buenos Aires, Argentina, 7 de mayo. Acceso en julio de 2015. <https://bit.ly/33EDEM>

- CIH (Comité Intergubernamental de la Hidrovía). 1990b. *Informe Final de la Tercera Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay Paraná*. Rosario, 21 al 23 de noviembre. Acceso en abril de 2014. <https://bit.ly/3mrhPGY>
- _____. 1989. Acta de Ministros, de 1 de septiembre, Santiago de Chile. Acceso en abril de 2014. <https://bit.ly/33FtD1E>
- Decreto 253/1995, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Régimen de Penalidades por Infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en Materia de Transporte por Automotor de Jurisdicción Nacional. *Boletín Oficial* n.º 28202 de 8 de agosto de 1995, Argentina.
- Dunne, Thomas, John Melack, Bartomeu Melià, Juan Paggi, Susana José de Paggi, Theodore Panayotou, Henrique Rattner, Eneas Salati, Israel Klabin, Thayer Scudder y Michael Clemens. 1997. *El Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná. Informe de una Revisión Independiente*. Washington / Brasilia: EDF (Environmental Defense Fund) / CEBRAC (Fundação Centro Brasileiro de Referência e Apoio Cultural).
- IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), INTAL (Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe), FONPLATA (Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata) y Adolfo Koutoudjian. 2007. *Visión de Negocios del Eje Hidrovía Paraguay-Paraná*. Resumen Ejecutivo. Acceso en octubre de 2015. <https://bit.ly/3cPi9eT>
- INTERNAVE. 1990. *Hidrovía Paraguai-Paraná. Estudio de viabilidade económica. Relatório final*. Sao Paulo: INTERNAVE Engenharia.
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. 2002. Información para la prensa n.º 112, Argentina.

Fuentes hemerográficas

- El Litoral*. 1994. "Hidrovía: delegados de ciudades puerto confluyeron en Rosario", 7 de septiembre.
- La Capital*. 1998a. "Las hidrovías como factor de desarrollo geoeconómico del Mercosur", 18 de julio.
- _____. 1998b. "Critican el proyecto de la hidrovía Paraguay-Paraná", 21 de marzo.
- _____. 1996a. "Nuevo eje de desarrollo e integración regional", 20 de julio.
- _____. 1996b. "Negocios que llegan en barcasas", 4 de julio.
- _____. 1995. "Rosario como eje del proyecto", 8 de febrero.
- Oroño, Martín. 1995. "El Centro de ingenieros y el puerto de Rosario". *La Capital*, 3 de abril.
- Rosario/12*. 1996. "Una región llamada Rosario", 29 de diciembre.
- Surano, Patricia. 1995. "La Autopista Acuática". *Página/12*, 22 de julio.

Cómo citar este artículo:

Rausch, Gisela Ariana. 2021. "Privatización, eficiencia e integración: la 'verdad' sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90". *Íconos. Revista de Ciencias Sociales* 69: 143-162. <https://doi.org/10.17141/iconos.69.2021.4202>