*Fecha de recepción: 01/08/2024.*
*Fecha de aceptación: 20/09/2024.*

# Geopolítica en la hidrovía Paraná-Paraguay

## *Geopolitics in the Paraná-Paraguay Waterway*

CRISTIAN OSZUST

Universidad Abierta Interamericana, Argentina
cristianoszust@gmail.com

## Resumen

Este artículo examina el impacto de las empresas trasnacionales agroindustriales en la Hidrovía Paraná-Paraguay desde una perspectiva geopolítica y económica. Se abordará la importancia estratégica de esta vía fluvial para el comercio internacional, particularmente en la exportación de granos, y se analizará cómo la presencia y actividades de estas compañías influyen en la soberanía y economía de los países ribereños, especialmente en Argentina. A través de un enfoque histórico y contemporáneo, se explorarán las dinámicas de poder, los conflictos y las colaboraciones entre los actores involucrados, destacando las implicaciones políticas y sociales de la expansión de estas empresas en la región. El estudio concluirá con una reflexión sobre la necesidad de políticas públicas que protejan los intereses nacionales y promuevan un desarrollo sostenible y equitativo a lo largo de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Palabras clave: multinacionales agroindustriales — Hidrovía Paraná-Paraguay — geopolítica — comercio internacional — soberanía económica

## Abstract

This article examines the impact of transnational agro-industrial companies on the Paraná-Paraguay Waterway from a geopolitical and economic perspective. It addresses the strategic importance of this waterway for international trade, particularly in the export of grains, and analyzes how the presence and activities of these multinationals influence the sovereignty and economy of riparian countries, especially Argentina. Through a historical and contemporary approach, the paper explores the power dynamics, conflicts, and collaborations between the actors involved, highlighting the political and social implications of the expansion of these companies in the region. The study concludes with a reflection on the need for public policies that protect national interests and promote sustainable and equitable development along the Paraná-Paraguay Waterway.

Keywords: Agroindustrial Multinationals — Paraná-Paraguay Waterway — Geopolitics — International Trade — Economic Sovereignty

## Introducción

La aparición de la geopolítica en los estudios sociales se dio en Europa a principios del siglo XX, y estuvo estrechamente ligada a los Estados nación modernos, a la expansión de sus territorios y a la fijación de sus fronteras. Podemos definirla como una disciplina que estudia cómo los países organizan su territorio con sus recursos, y cómo estas condicio-

nes influyen en el campo político.

La geopolítica[15] está íntimamente relacionada con otros campos de estudio, como la historia, la geografía y la sociología. Hoy en día, es un sector académico fundamental para analizar factores geográficos que influyen en la planificación de estrategias y decisiones políticas de los Estados, como el acceso a recursos naturales, rutas comerciales y barreras naturales. Además, el concepto se ha ampliado para incluir dimensiones económicas, tecnológicas y ambientales, reflejando un mundo cada vez más interconectado y complejo.

Un hecho que corrobora lo anteriormente expuesto es el conjunto de dinámicas y acontecimientos que se desarrollan en torno a la Hidrovía Paraná-Paraguay (HPP), ya que es la principal salida al océano que tienen las exportaciones argentinas, y las de Bolivia y Paraguay. Está conformada por ambos ríos que le dan nombre propio y no solo es determinante para el transporte de bienes, sino que también demuestra claramente la interacción entre poder político, estructuras sociales y sectores económicos.

La HPP se ha convertido en un eje fundamental para la integración y el desarrollo económico de los países que conforman la Cuenca del Plata. Esta ruta fluvial, que atraviesa Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, juega un papel estratégico en la geopolítica regional y global. La administración y control de esta vía navegable por parte de Argentina no solo tiene implicaciones significativas para su economía y soberanía, sino que también refuerza su posición como actor clave en la dinámica de poder de la región. El dominio de la hidrovía asegura un mayor control en la gestión de recursos y una mejor supervisión del flujo comercial, bases cruciales para lograr el desarrollo económico y una mayor influencia en la política internacional.

15 Fue Rudolf Kjellén, un politólogo sueco, quien introdujo el término "geopolítica" a principios de 1900, y la definió como "el estudio de la influencia de los factores geográficos en el desarrollo político de los pueblos y Estados". Además, cuando plantea la *Geopolitik* lo hace junto con las otras 4 ramas que componen al Estado: la *Kratopolitik* (poder político), *Demopolitik* (población), *Sociopolitik* (estructura social) y *Oekopolitik* (economía) (Cuéllar Laureano, 2012).

La presencia de empresas transnacionales (ETN) a lo largo de la HPP añade una capa de complejidad al momento de reconocer la diversidad de actores intervinientes que reclaman el derecho de uso y propiedad del territorio. Estas empresas, que desempeñan un papel activo en la explotación de recursos y en la logística de transporte, a menudo operan con un grado de independencia y poder que desafía la autoridad de los Estados. Este fenómeno plantea importantes preguntas sobre la legitimación de las actividades económicas y productivas de las empresas, y la autonomía de los gobiernos democráticamente electos. Algunos autores sugieren que estas transnacionales se han convertido en los nuevos núcleos de poder, ejerciendo una influencia considerable sobre las políticas públicas y las decisiones estratégicas de los países de la región.

La perspectiva de este análisis insta a ver a las ETN no solo como grupos empresariales internacionales, sino como protagonistas en una intrincada relación de factores globales. Estudiarlas únicamente desde una perspectiva económica no es suficiente, ya que estas corporaciones, en su mayoría agroindustriales, tienen impactos profundos en materia de seguridad alimentaria y, a veces, destructivos para el medio ambiente.

La fase actual de globalización, caracterizada por el surgimiento de nuevos polos de poder, nos plantea el desafío de explorar estos temas en detalle, proporcionando un análisis sobre la relevancia geopolítica de la HPP, los intereses que compiten por el control de este recurso bioacuático, así como también la influencia de las ETN en la región y las garantías para la soberanía argentina.

## Análisis integral de la HPP: un eje estratégico en América Latina

La evaluación y estudio de cualquier región debe considerar una multiplicidad de factores que van más allá de sus ca-

racterísticas físicas. Revisar el contexto geográfico, económico y geopolítico proporciona una visión integral, que abarca la distribución y características del territorio, como también su evolución histórica y las dinámicas socioeconómicas que lo han moldeado. Aplicar este marco teórico permite entender cómo los eventos históricos y las políticas económicas han influido en la geografía actual de la región, y cómo las tensiones y estrategias geopolíticas contemporáneas continúan afectando su desarrollo y utilización. Bajo ese enfoque, será esencial examinar el sistema fluvial como factor clave para la integración regional y el comercio en el Cono Sur de América Latina. Por lo tanto, para ahondar en esta idea, será útil hacerse la siguiente pregunta: ¿qué intereses compiten en la disputa por el dominio y control de la HPP, impulsando a diversos actores a posicionarse, y qué garantías existen para la soberanía de Argentina?

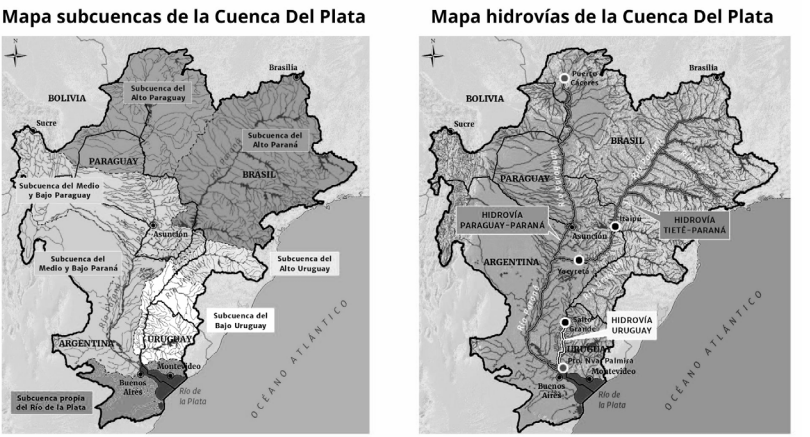
Antes de profundizar sobre los intereses y actores comprometidos en esta observación, nos abocaremos a realizar un recorrido por el contexto geográfico, escenario económico y panorama geopolítico que caracterizan a la HPP.

## Contexto geográfico

Resulta primordial destacar que la HPP está formada por dos ríos naturales, implementados como corredores fluviales. Con una extensión de 3.442 km, abarca desde Puerto Cáceres en Brasil, en su extremo norte, hasta Puerto Nueva Palmira en Uruguay, en su extremo sur. La conexión entre los ríos Paraguay y Paraná vincula a diferentes núcleos productivos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, por lo que es un recurso significativo para la logística de los 5 países, que en conjunto representan una parte importante en el mercado mundial de granos, lo que le otorga una relevancia operativa y geoestratégica notable. Argentina, desde el inicio de la vía navegable troncal, junto con Uruguay, tiene la ventaja de operar y administrar la transferencia de barcazas

a buques marítimos. Esto les brinda una posición estratégica diferencial del resto, por lo que ambos países deberían redoblar esfuerzos para promover el óptimo funcionamiento de la hidrovía (Hermida, 2024).

Además, dentro de su contexto geográfico, la HPP forma parte de un vasto sistema hídrico, conocido como la Cuenca del Plata, que abarca aproximadamente 3.000.000 de km³, desembocando en el Río de la Plata. Este sistema es una de las reservas hídricas más importantes del mundo debido a su biodiversidad, la riqueza de sus territorios y el abundante caudal de sus ríos.




Mapa de la Cuenca del Plata y las hidrovías en el territorio. Fuente: Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata, 2016.

En las últimas décadas, esta vía viene siendo utilizada para uso comercial y abaratamiento logístico, debido a que comunica diferentes núcleos de producción con destinos de comercio internacional, como así también resulta sumamente significativa para el desarrollo de diversos sectores productivos de economías regionales. En su recorrido sobre el territorio argentino, conecta a varias provincias de mayor riqueza, como el norte de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones, con fuerte protagonismo agroexportador en la región portuaria y el cordón industrial

del Área Metropolitana del Gran Rosario.

Si ampliamos la mirada para contextualizar la relevancia de los recursos hídricos, veremos que el 71% de la superficie terrestre está cubierta de agua, gran parte de la cual forma una extensa red de cuencas hidrográficas. Estas cuencas drenan el agua de las montañas hacia ríos y lagos, desembocando finalmente en el mar. Más de la mitad de la población mundial depende de estas cuencas para transportar bienes, mover personas, producir alimentos, generar electricidad y obtener agua potable, lo que las convierte en recursos cruciales para el desarrollo político, económico y social de las naciones. Entre las más grandes del mundo están las cuencas del Amazonas y del Plata en Sudamérica, del Congo en África, del Caspio en Asia-Europa, del Nilo en África y del Mississippi en Estados Unidos. Europa, por su parte, posee 26.500 km de vías fluviales, combinando rutas naturales y artificiales, que son vitales para el tráfico de bienes y pasajeros (Comité Intergubernamental de la HPP, 2024).

Como se podrá apreciar en la Figura 2, al igual que la HPP, otras hidrovías juegan un rol crucial en el comercio internacional, el transporte y la interconexión regional. Por sus extensiones y características, estas vías acuáticas contribuyen significativamente en la eficiencia logística de la cadena de suministro global. A diferencia de la HPP, considerada "aguas internacionales" en términos legales, y ratificada por el artículo 26 de la Constitución Nacional: "la navegación de los ríos interiores de la Nación es libre para todas las banderas", otras hidrovías están bajo la jurisdicción y control estatal de los países que las gestionan (Oszust, 2023). Esta distinción legal impacta en cómo se regulan y gestionan las actividades comerciales y de navegación, destacando la importancia de la cooperación internacional y la diplomacia en la gestión de estos recursos estratégicos.

| Hidrovías | Descripción |
|---|---|
| **Hidrovía del Yangtsé** | La más larga de Asia: conecta el oeste de China con Shanghái en el mar de China Oriental, facilitando el comercio y transporte de mercancías. Su recorrido se estima en 6.300 km ,y cuenta con la presa de las Tres Gargantas, la planta hidroeléctrica más grande del mundo en extensión y capacidad instalada. |
| **Hidrovía del Mississippi** | Con aproximadamente 3.750 km, atraviesa el interior de Estados Unidos. Es la principal vía fluvial, que transporta alrededor del 80% de la producción agrícola hacia el Golfo de México. |
| **Hidrovía del Rin -Main-Danubio** | Desde 1992, los ríos Rin y Danubio están conectados por el Canal Main-Danubio y, en conjunto, constituyen el eje fluvial más importante del continente europeo, con una longitud total de 3.504 km, conectando los grandes puertos marítimos del noroeste de Europa (Ámsterdam, Róterdam, Amberes) con el Mar Negro. |
| **Hidrovía Paraná-Paraguay** | Son 3.442 km que conectan a Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, facilitando el transporte de mercancías y recursos naturales. Es una vital salida al océano que tienen las regiones interiores del territorio suramericano. |

Principales hidrovías estratégicas para el comercio internacional. Fuente: elaboración propia en base a datos del Comité Intergubernamental de la HPP (CIH) y la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR), 2024.

Como se pudo apreciar en el cuadro exterior, la HPP se encuentra entre las principales del mundo, con una profundidad que varía entre 25 y 34 pies en su tramo sur, y una extensión comparable a las de otras hidrovías importantes. Sin embargo, una característica que la destaca es la ausencia de esclusas en sus tramos principales: desde el río Paraguay hasta su salida al océano Atlántico, a través del Río de la Plata, no hay ninguna. En contraste, el Mississippi utiliza 37 esclusas, el Danubio 19, el Yangtsé 2 y el Rin 12 (CIH, 2024).

Es oportuno mencionar que el río Danubio ha emergido como un recurso estratégico de vital importancia en el contexto geopolítico relacionado a la guerra entre Rusia y Ucrania, y los bombardeos a los puertos de Odesa. Esta ruta acuática (ver Figura 3), que se extiende a lo largo de 10 países y conecta Europa central con el Mar Negro, se ha convertido en un pilar fundamental para el transporte de mercancías, proporcionando una alternativa crítica para la exportación e importación de bienes en la región. La capacidad del Danubio para facilitar el tránsito de carga ha mitigado considerablemente la presión sobre las rutas terrestres y marítimas afectadas, mejorando la eficiencia logística y asegurando la continuidad del comercio internacional. Además, la gestión y control de esta hidrovía por parte de los países ribereños resalta la necesidad de una cooperación diplomática efectiva y una gobernanza colaborativa para mantener su operatividad y maximizar su potencial económico en tiempos de crisis.

Recorrido de la hidrovía del Danubio. Fuente: geolocalización de Odesa en base al mapa de Mundomar Cruceros, 2024.

## Escenario económico

En lo referido a la dimensión económica, se afirma que la implementación del programa HPP ha sido clave para reducir costos de flete, lo cual es esencial para el desarrollo productivo y la competitividad de las exportaciones del sector agrícola e industrial. Cientos de embarcaciones comerciales transitan a diario transportando principalmente *commodities*. De allí es que nace la importancia de que el Estado priorice su administración y gestión para asegurar el control de los movimientos del comercio internacional.

De acuerdo con los datos recolectados por Calzada y Sesé (2018), se pueden destacar las siguientes operaciones sobre la HPP, en el tramo Corumbá (Brasil)-océano:

- Se moviliza más del 80% de los despachos de exportación argentinos de granos, harinas y aceites.
- Concentra cerca del 90% del movimiento de cargas por contenedores del país, con 1.533.000 TEUs[16][17], manejados en las terminales del Puerto de Buenos Aires, Rosario y Zárate, sobre un total de 1.694.000 TEUs.
- El 60% de los buques metaneros que traen Gas Natural Licuado (GNL) a Argentina ingresan por el Río Paraná hasta Escobar.
- En 2017, más del 50% de los cargamentos de GNL comprados por ENARSA ingresaron a través de Escobar.
- Aproximadamente, 4.500 buques operan desde el Gran Rosario hasta el océano.
- Se movilizan más de 600.000 automóviles.
- El puerto de Buenos Aires manejó un elevado movimiento de pasajeros, con casi 3.130 personas, en 102 cruce-

16 TEUs (Twenty-foot Equivalent Units) es una medida estándar que representa la capacidad de un contenedor de 20 pies (6,10 metros) utilizada en la industria del transporte marítimo. Puerto de San Nicolás: fertilizantes, carbón, productos siderúrgicos, cargas varias.

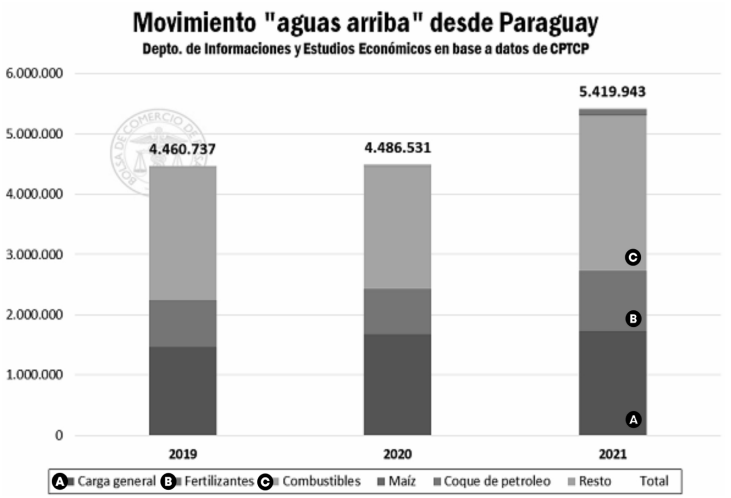
17 Idem anterior.

ros durante el período de 2015-2016.

Estos indicadores subrayan la notable relevancia de la Hidrovía Paraná-Paraguay, especialmente en el tramo Gran Rosario-Océano. A falta de información estadística oficial, no se incluyeron otras cargas significativas en este tramo, tales como:

- Puerto Campana: hidrocarburos y derivados, fertilizantes, insumos de mineral de hierro, caños sin costura, productos embolsados y forestales.
- Puerto de Zárate: carga general, big bags y azúcar.
- Puerto Rosario: algunos minerales, rieles y durmientes, azúcar y fertilizantes.
- Puerto San Martín: minerales y fertilizantes (Profertil, TFA y otras terminales).
- Cargas de las centrales termoeléctricas (San Martín y Vuelta de Obligado) en Timbúes.
- Cargas de concentrados de cobre de Minera Alumbrera en Puerto San Martín.
- Cargas de las 5 terminales portuarias que operan petróleo y sus derivados en el Gran Rosario (Petrobras, YPF, Esso, Oil Combustibles y Shell).

De esta manera, se puede afirmar entonces que la hidrovía actúa como una columna vertebral para la integración de diversos polos productivos en la Cuenca del Plata. La Secretaría de Agricultura, Pesca y Ganadería (SAGyP, 2020) indica que el tráfico de bajada es cuatro veces mayor que el de subida, transportando principalmente *commodities*, como granos, cereales y maderas. Sin embargo, a diferencia del movimiento de mercancías aguas abajo en la hidrovía, el tráfico aguas arriba se concentra en combustibles y fertilizantes (ver Figura 4). Según un informe de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR, 2022), la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (CPTCP) reveló que, en 2021, las cargas aguas arriba totalizaron 5,4 millones de toneladas, un incremento de más de 933.000 toneladas respecto al año anterior

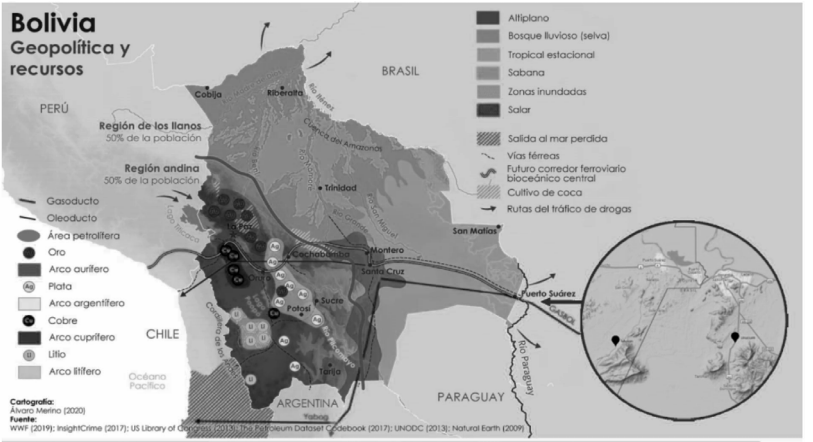



Composición "aguas arriba" de lo transportado en la HPP.
Fuente: Treboux y Calzada para BCR, 2022.

Desde su origen en 1989, cuando los cancilleres de la Cuenca del Plata incorporaron el Programa HPP al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata y crearon el CIH, se articuló este modelo productivo con una dinámica que posiciona a los países centrales como productores de bienes y a los países y territorios periféricos como proveedores de materias primas, similar al rol que ocupaba aquella América hispana durante la colonia. Una idea que se ajusta a la teoría de las *ventajas comparativas* del economista inglés David Ricardo, que sostiene que cada país debería especializarse y exportar aquello que produce mejor que otros, aprovechando sus ventajas comparativas en el comercio internacional.

Además, se debe señalar que la producción agroindustrial no está centralizada en áreas específicas como ocurre con el mineral de hierro y manganeso. Por ejemplo, el Cerro Mutún en el Departamento de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) es uno de los yacimientos de hierro y manganeso más importantes del mundo, ubicado a menos de 30 km del Puerto Suárez sobre el río Paraguay. También, cerca de allí se encuentra el ya-

cimiento de mineral de hierro del macizo de Urucum cerca de Corumbá. La totalidad de las cargas producidas por ambos polos mineros se despachan desde el puerto de Corumbá, ubicado sobre la progresiva Km. 2.770 de la HPP sobre su margen derecho. Es un puerto de embarque de mineral de hierro y manganeso, cemento y granos. Opera también con el trasbordo de lanchones a barcazas, que vienen desde puerto Cáceres (ver Figura 5). En contraste de lo anterior, la producción de granos, harinas y aceites en Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay se dispersa a lo largo de los 3.442 km; esta dispersión geográfica subraya la necesidad de reevaluar constantemente la infraestructura del transporte.




Geolocalización de recursos naturales en Bolivia.
Fuente: mapa de El Orden Mundial, 2020.

Sin ser redundantes y a modo de reflexión, si se analiza el tráfico comercial en la HPP, se observará que existe una marcada asimetría entre las cargas de salida y las de entrada. Mientras que el flujo descendente constituye una parte sustancial del comercio exterior de la región, el tráfico ascendente es considerablemente menor y se concentra en combustibles y fertilizantes. Esta desventaja subraya la necesidad de estrategias que diversifiquen la balanza comercial y fortalezcan la capacidad de exportación de productos con mayor valor agregado.

## Panorama geopolítico

Siglos atrás, el inmenso entramado hidrográfico facilitó el proceso colonial, subordinando a esta región a las aspiraciones y necesidades de las metrópolis: España y Portugal. Estas dinámicas impulsaron los flujos de comercio intercontinental y la extracción de materia prima naturales desde el interior de Sudamérica hacia Europa.

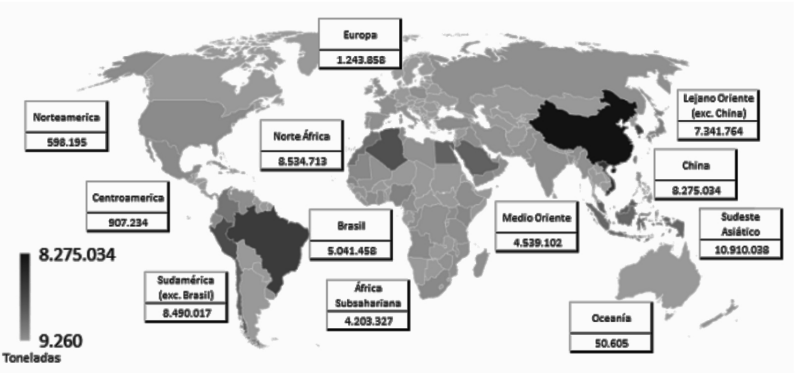
Este extenso y valioso territorio ha tenido una importancia geopolítica significativa: ha dado lugar a cuestiones trascendentales como la territorialidad y la soberanía, en relación con los debates entre el proteccionismo y la libre navegación, además de la ambición extranjera de controlar esta región y su red de navegación interna. Diferentes escaladas militares ocurridas durante el siglo XIX refuerzan la idea anterior respecto a los intereses externos en dominar esta área, marcado por numerosos conflictos armados internacionales: las invasiones inglesas (1806-1807), la primera guerra entre Argentina y Brasil (1825-1828), el bloqueo francés al Río de la Plata (1838-1840), el bloqueo anglo-francés (1845-1850), la segunda guerra entre Argentina y Brasil (1851-1852) y la guerra del Paraguay (1865-1870) (Rattenbach *et al*., 2022). Cabe mencionar que, en aquel entonces, los británicos dominaban los mares gracias a su poderosa flota marítima y a la creciente influencia derivada de la revolución industrial. Hoy en día, este poder está distribuido entre diversos actores privados y Estados independientes.

En cambio, en el siglo XX, la realidad es diferente. Condicionado por la internacionalización de la producción y la integración en las cadenas globales, el sector agropecuario argentino, como principal pilar económico, ha experimentado una transformación significativa. Este hecho destacó la importancia estratégica de la hidrovía en la reinserción de Argentina en el mercado global.

Por otra parte, durante la década de 1990 y los primeros años de la del 2000, la economía nacional mostró un nuevo proceso de apertura comercial donde las importaciones co-

braron mayor importancia en la balanza de intercambios. Este periodo de liberalización y desregulación del mercado, fomentado por políticas de gobierno, golpeó fuertemente a la industria nacional, por un lado, y, por otro, facilitó la proliferación de ETN agroindustriales.

Avanzando hacia el presente, es evidente que el dinamismo operativo en la HPP ha experimentado un notable incremento, impulsado, en gran medida, por la creciente demanda de materias primas, particularmente desde Asia, con China como principal protagonista. Solamente en 2022 más de la mitad de los envíos de granos argentinos se dirigieron hacia esa parte del planeta, destacando la preeminencia asiática como destino principal. Estos volúmenes, que se grafican en la Figura 6, se vieron impulsados por las crecientes necesidades de China, que recibió 8,3 millones de toneladas de granos, junto a Vietnam y Corea del Sur, con 5,7 y 5,1 millones de toneladas respectivamente (Treboux y Bergero, 2023).




Destinos de los embarques de granos desde puertos argentinos. Fuente: Treboux y Bergero para BCR en base a datos de SAGyP, 2023.

Es decir que, tal como señala Álvarez (2021), en América del Sur se desarrolla un modelo de producción y extracción que destaca la dimensión territorial de las problemáticas regionales, abarcando los ámbitos social, cultural, económico y

ambiental. El territorio se convierte en un campo de disputa entre actores con intereses opuestos, lo que exige una mayor profundización de estudio del marco analítico que permita abordar estas problemáticas de manera integral.

En este contexto, resulta indispensable reconocer a los actores en la geopolítica de la HPP:

- **Estados nacionales**: tradicionalmente los principales actores en la arena geopolítica, tomando decisiones que afectan tanto a nivel local como internacional.
- **Instituciones financieras internacionales**: organismos como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial, que imponen políticas económicas y condicionan el desarrollo de los países.
- **Bloques económicos**: uniones de países que cooperan económicamente, como la Unión Europea o el Mercosur, que tienen un impacto significativo en las políticas regionales.
- **Empresas transnacionales (ETN)**: corporaciones que ejercen una gran influencia económica y política en las formas de producir.

A estos últimos actores (las ETN), se les dedicará más interés y desarrollo en el próximo apartado, con el fin de buscar respuestas a la pregunta inicial de esta sección que proponía reconocer: ¿qué intereses compiten en la disputa por el dominio y control de la HPP, impulsando a diversos actores a posicionarse, y qué garantías existen para la soberanía de Argentina?

Antes de finalizar, cabe mencionar que, por su magnitud, los anteriores actores invisibilizan paralelamente a las comunidades locales y las resistencias sociales; sin embargo, no dejan de ser importantes dentro de la disputa territorial.

Con base en lo expuesto anteriormente, es razonable suponer que la HPP se ha convertido en un componente vital en la cadena de suministro a nivel global. Similar a épocas anteriores, la región reafirma su papel como proveedor de recursos naturales para las principales matrices productivas

del mercado internacional. Para ello, los actores dominantes promueven la transformación del territorio, ya sea mediante el dragado de los ríos, el balizamiento o la gestión administrativa, donde los criterios de optimización logística y de circulación desempeñan un papel prioritario.

## Disputa por el dominio y el control de la HPP

Retomando la pregunta que quedó planteada en la sección "Análisis integral de la HPP: Un eje estratégico en América Latina", se indagará sobre la competencia por el dominio y el control de la HPP. En primer lugar, se reitera que dicho territorio involucra una variedad de intereses de actores nacionales e internacionales, en donde todos querrán sacar mayor provecho a sus beneficios económicos. Sin embargo, este artículo no pretende hacer un análisis de balances de cuentas, sino más bien exponer cómo influyen las empresas trasnacionales en la disputa por asegurar su hegemonía e influencia, sin dejar de reflexionar acerca del papel que debería tomar Argentina dentro de la actual coyuntura internacional.

## Desafíos para la soberanía argentina

Para comprender el protagonismo que tienen las ETN agroindustriales en la geopolítica de la hidrovía, se deben tener en cuenta las condiciones políticas y sociales necesarias para que puedan operar como lo hacen. Al mismo tiempo, se debe reconocer la existencia y aplicación de reglas, como condiciones esenciales para el desarrollo e interacción de toda actividad económica. También los derechos de propiedad, las obligaciones contractuales y las diferentes legislaciones, que son principios constitutivos para las relaciones entre sociedades públicas y privadas. Sin estas condiciones, reglas, derechos y obligaciones, el sistema agroindustrial, radicado a

lo largo de la HPP, no podría desarrollarse plenamente. Por lo tanto, es necesaria la existencia de un órgano supremo que establezca determinadas regulaciones y defina el ámbito de la libertad privada, en el cual los ciudadanos y las instituciones privadas pueden celebrar contratos, respaldados por el sistema de derechos de propiedad y contractuales que garanticen su cumplimiento.

No obstante lo anterior, en la actualidad, las dimensiones sociopolíticas y los límites de la intervención estatal son ampliamente discutidos. Las corporaciones trasnacionales y los grupos civiles u organismos no gubernamentales (ONG) participan cada vez más en la formulación e implementación de reglas en áreas de políticas que antes eran responsabilidad exclusiva del Estado o de las ONG. Por ejemplo, Amnistía Internacional, Médicos sin Fronteras y Greenpeace afirman que sus objetivos se basan en el mantenimiento de la paz, la protección de los derechos humanos y la implementación de estándares sociales y ambientales. Sin embargo, muchas veces las acciones implementadas por estos organismos no están exentas de críticas y son caracterizadas como barreras comerciales no arancelarias que sólo crean obstáculos al libre comercio. Algunas también son cuestionadas por la dependencia de sus donantes privados y oficiales por la falta de transparencia, y por sus diferentes maneras de reaccionar ante situaciones similares.

En este contexto de creciente participación de actores no estatales, la evolución de los Estados nacionales modernos ha demostrado que no sólo vienen garantizando derechos civiles, sino también asegurado los derechos de participación política, permitiendo a los ciudadanos influir en la creación de normas públicas y en asuntos de interés común. Esta combinación de derechos civiles, políticos y sociales ha fomentado la legitimidad, la solidaridad y el bienestar en la sociedad moderna, contribuyendo a la estabilidad de las comunidades. "Como ya lo expresó Hobbes: tenía que haber una autoridad suprema que hiciera cumplir la ley y dirimiera los conflictos[18]"

18 Como dijo Hobbes, "there had to be a supreme authority that enforced the law

(Chandler y Mazlish, 2005, p. 10).

Dentro del ámbito interactivo de las ETN, la percepción dominante es que el libre comercio es la única vía que permitirá que florezca el desarrollo económico y el crecimiento de las naciones. Estas ideas han llevado a una política de liberalización y eliminación de las barreras comerciales: la década de los 90 fue un claro ejemplo en Argentina, como se mencionó anteriormente. Algunas teorías económicas sostienen que deben liberarse las fuerzas del mercado para que el capital pueda radicarse de la mejor manera posible, y las ventajas de la especialización y la división del trabajo se hagan efectivas; es decir, sólo bajo condiciones de libre comercio se podrían aprovechar al máximo las ventajas comparativas.

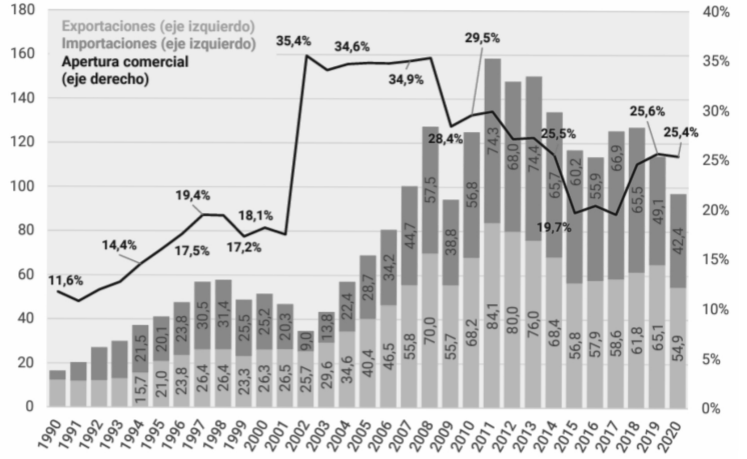
En cambio, las corrientes proteccionistas argumentan que la apertura comercial indiscriminada puede llevar a vulnerabilidades económicas. Por ejemplo, en Argentina, la crisis financiera internacional de 2009 demostró cómo las fluctuaciones en el contexto internacional pueden impactar negativamente en la economía local. Estas teorías sostienen que el Estado debe desempeñar un papel activo en la regulación del comercio exterior y la protección de las industrias nacionales, especialmente en tiempos de crisis económica, como se evidenció durante la pandemia del COVID-19.

No está demás aclarar que, al hablar de apertura económica se hace referencia al grado en que un país permite y fomenta el libre intercambio de bienes, servicios, capitales y tecnología con otras naciones. Este concepto implica no sólo la reducción o eliminación de barreras comerciales como aranceles, cuotas y restricciones no arancelarias, sino también la implementación de políticas que faciliten la inversión extranjera y promuevan la integración en los mercados globales. Busca aprovechar las ventajas comparativas y la especialización, optimizando la eficiencia y productividad de los países. Sin embargo, es importante señalar que la apertura económica no es una prerrogativa exclusiva de las teorías liberales del libre comercio: los enfoques proteccio-

and adjudicated conflict" (Chandler y Mazlish, 2005, p. 10).

nistas también pueden coexistir con una política de apertura, adoptando medidas estratégicas que permitan el acceso a los mercados internacionales mientras se protegen sectores económicos vulnerables o estratégicos para el desarrollo de la industria nacional, al mismo tiempo que se asegura el bienestar de la población.

La Figura 7 muestra la evolución de las exportaciones e importaciones de bienes, y el grado de apertura comercial durante el período de 1990 hasta 2020. Evidencia los resultados de intercambios comerciales, tanto con gobiernos más liberales como con aquellos que aplicaron medidas proteccionistas.




Evolución de las exportaciones e importaciones argentinas de bienes (en miles de millones de dólares) y del grado de apertura comercial (en porcentaje), desde 1990 a 2020. Fuente: Ministerio de Desarrollo Productivo, con base en la Organización Mundial del Comercio y Banco Mundial, 2021.

Cabe aclarar que, en ocasiones, los gobiernos no alcanzan a reconocer y anticiparse a posibles conflictos que pueden surgir de un entorno cada vez más interconectado y altamente complejo. Es por eso que sería mejor tener reglas claras y buena administración de los recursos por parte del Estado, sobre todo en una dinámica de globalización cada vez más agitada.

Al considerar la situación de Argentina, vinculada a derechos de propiedad, obligaciones contractuales y legislaciones, como garantías indispensables que aseguran un entorno estable y predecible, para el caso de las ETN, tienen como respaldo un marco jurídico que las ampara. Tanto la Ley de Inversiones Extranjeras (Ley 21.382)[19] como el actual Régimen de Incentivos a las Grandes Inversiones (RIGI)[20], garantizan el trato empresarial igualitario y, en ocasiones, con mayores beneficios para los inversores extranjeros.

Las principales empresas agroindustriales radicadas en Argentina son conocidas como ABCD: incluyen a ADM, Bunge, Cargill y Dreyfus. Por otra parte, si bien no está cerrada la negociación, hay que recordar que, a mediados del 2023, se anunció la compra de Viterra por parte de Bunge. También se destaca Glencore, como un nuevo actor importante en la cadena de la soja al tener una asociación con Vicentin y participación en la procesadora de biocombustibles Renova. Todas estas ETN, con más de un siglo de existencia, encabezan rankings en el comercio de oleaginosas como puede apreciarse en la Figura 8. Exportan desde puertos concesionados ubicados en las provincias de Santa Fe y de Buenos Aires; los puertos con mayor capacidad de almacenaje son los de San Lorenzo, Puerto San Martín, puerto de Rosario, en la provincia de Santa Fe, y los puertos de Bahía Blanca, Necochea, Quequén y Ramallo en la provincia de Buenos Aires. Por otra parte, las multinacionales ADM y Bunge cotizan en bolsa, mientras que Dreyfus y Cargill permanecen como empresas familiares. Las ABCD son discretas en su participación en debates políticos y

19 La Ley 21.382 fue sancionada en 1976 y ha sido modificada en varias ocasiones para adaptarse a cambios económicos y políticos. Una de las modificaciones importantes se realizó en 1993 mediante el Decreto 1853/93, durante el gobierno de Carlos Menem, con el objetivo de liberalizar aún más el régimen de inversiones.

20 Está incluido en el Título VII de la Ley de Bases y puntos de partida para la libertad de los argentinos (Ley 27.742), sancionada en 2024. Es aplicable a proyectos de forestoindustria, turismo, infraestructura, minería, tecnología, siderurgia, energía, petróleo y gas, y ofrece estabilidad en materia tributaria, aduanera y cambiaría por 30 años involucrado en la creación de "mega-fincas" para la producción intensiva de materias primas, como soja, maíz y algodón, en América Latina (Observatorio de Trabajo y Derechos Humanos, 2021).

no suelen divulgar mucha información sobre sus actividades. Recientemente, han incursionado en la "financiarización" de la agricultura, recibiendo inversiones de instituciones financieras como fondos de inversión, consorcios de capital de riesgo y fondos de cobertura. Un ejemplo es la participación de BlackRock en Bunge, con el 6% de sus acciones. Además, las ABCD se han involucrado en la creación de "mega-fincas" para la producción intensiva de materias primas, como soja, maíz y algodón en América Latina (Observatorio de Trabajo y Derechos Humanos, 2021).

| Empresa agroexportadora | Total en toneladas | Porcentaje |
|---|---|---|
| Total General | 44.508.099 | 100% |
| Cargill | 6.939.634 | 15,59% |
| VITERRA | 6.340.189 | 14,25% |
| BUNGE | 4.559.273 | 10,24% |
| COFCO INTL | 4.380.029 | 9,84% |
| AGD | 4.114.385 | 9,24% |
| ADM | 4.009.514 | 9,02% |
| LDC | 3.873.993 | 8,70% |
| ACA Asociación de Cooperativas Argentinas | 2.973.032 | 6,68% |
| MOLINOS agro | 2.501.276 | 5,62% |
| Resto de empresas | 4.816.774 | 10,82% |

| Grupos | Porcentaje |
|---|---|
| ABCD | 43,55% |
| BUNGE VITERRA | 24,49% |

Ranking de empresas agroexportadoras: acumulado enero/junio 2024 de exportaciones de granos, aceites y subproductos. Fuente: elaboración propia, en base a datos SAGyP, 2024.

En las últimas décadas, estas empresas trasnacionales han enfrentado críticas por prácticas como la deforestación ilegal, llevando a replantear el grado de flexibilidad de las diversas regulaciones y a cuestionar sobre quiénes pagarán los pasivos ambientales que comienzan a visualizarse cada vez más. Además, estas corporaciones son cuestionadas por la manipulación de precios de transferencia para evadir impuestos. Estas prácticas permiten a las empresas mover beneficios a jurisdicciones con impuestos más bajos, lo que es considerado ilegal en muchos países. Tanto en número como

en poder, las ETN han producido un cambio cualitativo en el mundo. Estos fenómenos han impactado casi todas las esferas de la vida moderna, desde la formulación de políticas sobre el medio ambiente hasta la seguridad internacional; desde cuestiones de identidad personal hasta cuestiones de comunidad, y desde el futuro del trabajo hasta el futuro del Estado. El ejemplo más reciente es el que se llevó a cabo en la ciudad de Avellaneda, provincia de Santa Fe: allí, como recopila la Figura 9, diferentes comunidades se manifestaron con carteles de "No a la expropiación de Vicentin" o "Soberanía es respetar la Constitución", y fueron varias las ciudades que se movilizaron en defensa de la trasnacional, luego de anunciarse el intento de intervención estatal a la empresa Vicentin, tras presentarse pedido de quiebra por el alto endeudamiento.

Banderazo contra la expropiación de Vicentin. Fuente: ***Clarín***, 2020.

El caso de esta empresa requiere un análisis detallado que se abordará en una sección posterior. Por ahora, es fundamental reflexionar sobre cómo este fenómeno de influencia agita los ánimos de la ciudadanía. Algunos argumentos podrán afirmar que la preocupación principal de una comunidad movilizada radica en asegurar sus empleos, lo cual es común y frecuente en muchas localidades donde una única fábrica

o industria constituye la principal fuente de trabajo para numerosos trabajadores. Sin embargo, este fenómeno revela aspectos más complejos de estudiar cuando las movilizaciones se multiplican en otras ciudades alejadas del núcleo del conflicto. En este contexto, es fundamental y necesario cuestionar sobre el impacto de las ETN en la vida social, y los diversos mecanismos y medios que emplean para formar opinión pública.

Debe quedar claro que, si bien las empresas trasnacionales pueden elegir entre diferentes regulaciones que le faciliten conseguir insumos de bajo costo para su producción o necesidades económicas, el mercado global no garantiza que sus acciones estén en sintonía con los objetivos generales de la sociedad. Tal es el peso y la magnitud de estas mega empresas que algunos autores incluso sostienen que las trasnacionales se han convertido en los nuevos "leviatanes" de nuestro tiempo (Chandler y Mazlish, 2005).

En la actual fase de vinculación internacional, la situación se ha vuelto aún más compleja para todos. Surgen nuevos desafíos que ponen a prueba la soberanía nacional, afectando la capacidad de los Estados para mantener su autoridad y ejercer control dentro de sus fronteras. Este escenario exige que reflexionemos sobre la capacidad de los gobiernos nacionales y las herramientas con las que cuentan para abordar unilateralmente muchos de los problemas críticos de nuestro tiempo, como el cambio climático, la migración masiva o las crisis económicas. En un mundo cada vez más interconectado, donde la cooperación interestatal y la colaboración interdisciplinaria son más necesarias que nunca, los Estados deben reforzar sus instituciones y su capacidad de respuesta para enfrentar los desafíos globales de manera efectiva y coordinada.

Por otra parte, no se debe perder de vista el fraccionamiento productivo y la disparidad persistente entre países centrales y periféricos, una realidad que se manifiesta en diversas disciplinas y sectores. Este desequilibrio económico y productivo refleja y perpetúa las asimetrías en el acceso a

recursos, tecnología y oportunidades, limitando el desarrollo sostenible y equitativo a nivel global. En el caso del sector agroindustrial, les permite a las ETN fragmentar sus cadenas de valor y dispersar sus centros de producción a lo largo y ancho del planeta. Las empresas trasnacionales ya no están restringidas por las normas establecidas por un solo país. En su búsqueda de ventajas competitivas en costos, pueden elegir entre diferentes regulaciones, seleccionando ubicaciones según sus necesidades económicas. De esta forma, influyen significativamente en la formulación de políticas económicas nacionales, como el desarrollo de economías regionales y el agregado de valor en origen para la creación de puestos de trabajos calificados. Debido a su creciente poder, estos actores económicos encorsetan a los países periféricos como simples proveedores de materias primas con débil entramado industrial.

Como se pudo ver en la última década, la geopolítica no sigue una trayectoria lineal ni mucho menos mansa, y se esperan mayores turbulencias e incertidumbre en el futuro, con el auge de nuevos polos de poder en disputa por el dominio político y económico. La solidez de la economía rusa, a pesar de las sanciones internacionales tras la guerra con Ucrania, la reciente ampliación de los BRICS con países productores de petróleo y la creciente influencia de China e India en la arena global son ejemplos claros de estas dinámicas. Esta sinergia resalta la necesidad de una mayor cooperación de los poderes intraestatales e interdisciplinarios, sin perder de vista el eje que marcan diferentes pactos internacionales, como es el caso de la Agenda 2030 o el Acuerdo de París sobre el cambio climático

## El caso Vicentin: ascenso, declive y estrategias de una empresa trasnacional

Como se anticipó, el caso de la empresa Vicentin merece un apartado exclusivo que interprete cómo influyen estas

empresas en la disputa por asegurar su hegemonía e influencia. La historia reciente nos lleva a cuando anunció su *default* en diciembre de 2019, dejando un tendal de proveedores de granos y entidades financieras con una deuda cercana a los USD 1.500 millones. Este evento puso de manifiesto la fragilidad financiera de una de las principales agroindustrias de Argentina, como también las complejidades y riesgos asociados con las estrategias de expansión y diversificación de las empresas trasnacionales.

A lo largo de su evolución, Vicentin ha pasado de ser una pequeña molinera de algodón a convertirse en un conglomerado con operaciones globales, una de las principales agroindustrias de Argentina, fundada en 1929 en Avellaneda, Santa Fe. Inicialmente, la empresa se dedicaba a la molienda de algodón y rápidamente se posicionó como un actor clave en la región, beneficiándose de la riqueza agrícola del noreste argentino, una actividad que sentaría las bases para su futuro desarrollo.

Durante las décadas siguientes, diversificaron sus operaciones: en los años 70, comenzó a incursionar en la producción de aceites vegetales y subproductos derivados de la soja y el girasol. En 1979, el gobierno de facto modificó la Ley de Granos, permitiendo a las empresas agroexportadoras construir puertos privados. Esta medida desencadenó una ola de inversiones por parte de las compañías establecidas en la región. Ese mismo año, Vicentin puso en funcionamiento su segunda planta de molienda de soja y girasol en San Lorenzo y, en 1985, inauguró en la misma localidad su terminal de embarque (Antonini, 2011, citado en Pellegrini et al., 2013). Esta ampliación le permitió fortalecer su posición en el mercado agroindustrial, aprovechando la creciente demanda global de estos productos. Para ese entonces, Vicentin, junto a la Unión Agrícola de Avellaneda, una cooperativa que operaba como un grupo concentrado, mantenía una posición dominante en el mercado de granos de la región, estableciendo precios y plazos de pago desfavorables para los productores. Las condiciones eran tan abusivas que los pequeños y media-

nos agricultores se agruparon en las Ligas Agrarias para defender sus derechos, movimiento que fue desarticulado por el golpe de Estado de 1976, tras una feroz represión (Navone, 2020).

En la década de 1990, la empresa adoptó una estrategia de concentración y diversificación, expandiéndose a la producción de biodiesel y a la exportación de sus productos a mercados internacionales, consolidando su presencia global. El auge de la soja, las condiciones crediticias favorables en Argentina, junto con el momento propicio para la producción agrícola a nivel internacional y nacional, impulsaron a Vicentin a adquirir un papel central en el sector agroalimentario argentino. Esto le permitió consolidarse como un extenso conglomerado transnacional de empresas del sector agrícola y agroindustrial.

A partir de 2013, Vicentin emprendió un proceso de reestructuración e internacionalización de su estructura corporativa. La empresa estableció varias *holdings*[21] en el extranjero, cuyo fin sirvió para transferir activos que antes estaban en manos de Vicentin, e incorporar otros durante el proceso de diversificación, generando una verdadera estructura paralela, con sede formal en Uruguay (Gaggero y García Zanotti, 2020). Entre las entidades, aparecen:

- Vicentin Family Group.
- VFG Inversiones y Actividades Especiales.
- Industria Agroalimentaria Latam.
- Nacadie Comercial.

Por su escala y su entramado tecnológico, llegó a ser considerado uno de los conglomerados industriales primarios más importantes del país. En su estrategia de expansión del grupo empresarial, Vicentin estableció operaciones en Paraguay (2005) y Uruguay (inscripta en 2019). Algunas de las empresas más destacadas (ver otras en Figura 10) creadas en

21 Son estructuras corporativas diseñadas para poseer y gestionar participaciones en múltiples empresas, permitiendo una gestión estratégica centralizada y, a menudo, beneficios fiscales.

esta etapa fueron:

- Vicentin SAIC (Sucursal Uruguay, 2004)
- Vicentin Paraguay (2005)
- Vicentin Europa (España, 2005)
- Tastil (Uruguay, 2008)
- Vicentin Brasil Com. Exp. e Imp. (Brasil, 2017)

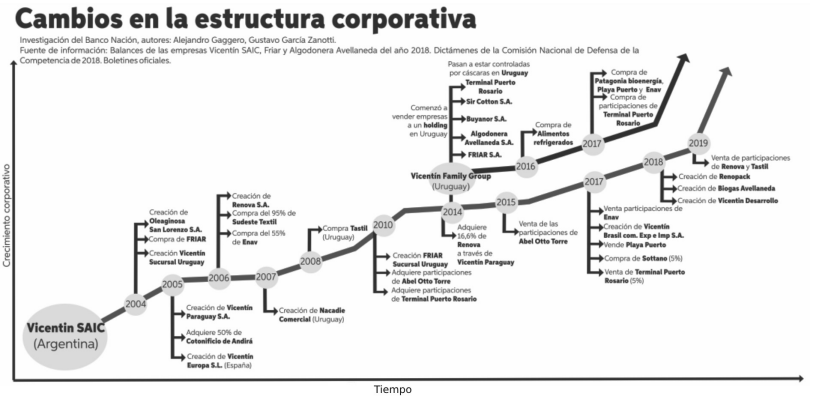



Figura 10: otras empresas del Grupo Vicentin.
Fuente: Gaggero y García Zanotti, 2020.

Visualizar el entramado de empresas que pertenecen a un mismo grupo aclara las maniobras que estas transnacionales realizan a través de sus filiales. La razón principal es que desempeñan un papel crucial en el comercio y financiamiento intragrupo, lo que les permite diversificar sus operaciones, acceder a nuevos mercados internacionales y obtener mayores beneficios fiscales.

El proceso de vaciamiento corporativo de Vicentin incluyó la venta de participaciones en varias de sus principales empresas, como Renova y Friar, luego de que Vicentin entrara en concurso de acreedores en 2019. Este periodo estuvo marcado por una serie de cambios estructurales y financieros, que reflejaron el declive económico que se avecinaba para la compañía.

La crisis financiera de Vicentin tuvo repercusiones signi-

ficativas, tanto para sus acreedores como para la economía argentina en general. La quiebra de la empresa afectó a numerosos productores agropecuarios, entidades financieras y organismos públicos, destacando la importancia de la compañía en el entramado productivo del país (Gaggero y García Zanotti, 2020).

Por otra parte, lo de Vicentin ilustró fielmente cómo las empresas transnacionales pueden influir en la política económica y socavar la soberanía estatal en materia agroalimentaria, exacerbando las dificultades que enfrentan los gobiernos al intentar regular la actividad económica dentro de sus fronteras. La situación refleja una realidad en la que las grandes corporaciones no solo operan dentro de un marco jurídico nacional, sino que también aprovechan las oportunidades de la globalización para arbitrar entre diferentes jurisdicciones, poniendo en jaque la autoridad y autonomía de los estados nacionales.

## Perspectivas futuras sobre la geopolítica en la Hidrovía Paraná-Paraguay

El análisis que se ha hecho sobre los diversos aspectos geopolíticos ha revelado la complejidad y la importancia de este corredor fluvial en el contexto geopolítico, económico y social de Argentina. Una de las principales reflexiones que surgen es que la HPP no es solo una arteria vital para el transporte de bienes, sino también un escenario donde convergen intereses nacionales e internacionales, poder político y dinámicas económicas globales.

De igual manera, se observó que la desregulación y la apertura económica de las últimas décadas del siglo XX transformaron profundamente el territorio de la HPP. La configuración del agro argentino como principal sector económico, del que depende el Estado para solventar su funcionamiento, ha protagonizado una transformación significativa en varios aspectos de la vida social, cultural y política. Este enfoque en

un solo sector económico ha relegado los valores no mercantiles, priorizando la rentabilidad por sobre la soberanía y la industria nacional.

También, se constató que en el contexto de la HPP y bajo una dinámica globalizadora las corporaciones han encontrado un espacio estratégico para maximizar sus beneficios, utilizando recursos naturales a expensas de garantías jurídicas como la Ley de Inversiones Extranjeras o las que les ofrece el actual Régimen de Incentivos a las Grandes Inversiones. Asimismo, se infirió que la dependencia de las inversiones extranjeras y, en ocasiones, las faltas de proyectos nacionales sólidos, demuestran que países en desarrollo como Argentina tienen poco control sobre las decisiones críticas que afectan a sus economías y sociedades.

Por otra parte, las críticas que se le pueden hacer a las ETN se centran en el impacto que estas empresas tienen sobre el sistema estatal, debido a la asimetría que existe entre la organización global de las empresas y la jurisdicción territorial de los Estados. Es por eso que el caso Vicentin fue citado como ejemplo, para demostrar que los intereses e influencias traspasan todo límite territorial, beneficiándose de políticas de desregulación y flexibilización que amplían su alcance en el comercio internacional y en la política local. La experiencia de Vicentin es un recordatorio de los desafíos que se presentan de cara a un nivel más avanzado de globalización Adicionalmente, se determinó que es necesario reconsiderar cómo los Estados pueden reforzar su autonomía en un mundo cada vez más globalizado. La cooperación regional y la formulación de políticas conjuntas podrían ser vías eficaces para controlar la concentración y la hegemonía de las ETN. Es por eso que los países de la región deben continuar buscando mecanismos que les permitan garantizar el cuidado de los recursos naturales para sus comunidades.

En síntesis, a lo largo de este artículo se ha intentado entender que la geopolítica en la HPP debe ser entendida y gestionada en un marco que equilibre los intereses globales y locales, asegurando un desarrollo justo y sostenible para to-

dos los actores involucrados. La cooperación interestatal y la creación de políticas que protejan tanto los recursos naturales como los derechos de los ciudadanos son esenciales para enfrentar los desafíos futuros, en un contexto global cada vez más interconectado.

# Referencias bibliográficas


Álvarez, Á. (2021). *Infraestructuras de transporte y disputas territoriales: La IIRSA en Santa Fe*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: CLACSO-Universidad Nacional del Centro.

Calzada, J. y Sesé, A. (2018). Notable: Las cargas por la Hidrovía Paraná Paraguay equivalen a la cuarta parte de las cargas totales de Argentina. *Informativo semanal: Mercados*, pp. 1-6. Recuperado el 24 de julio de 2024 de https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/72619.

Caspar, C. y Fatenbauer, M. (2018). Desarrollo del transporte fluvial en el río Danubio y más allá. *Revista Institucional*, 1534, p. 2. Bolsa de Comercio de Rosario. Recuperado el 29 de julio de 2024 de https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/36883.

Chandler, A. y Mazlish, B. (2005). *Leviathans. Multinational Corporations and the New Global History*. Nueva York, Estados Unidos: Cambridge University Press.

Clarín (2020). Masivo banderazo contra la expropiación de Vicentin. *Clarín*. Recuperado de https://www.clarin.com/politica/fotogalerias-banderazo-expropiacion-vicentin_5_DKkoQWzC5.html.

Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (2016). Mapas de la Cuenca. Recuperado el 20 de julio de 2024 de https://cicplata.org/es/mapas-de-la-cuenca/.

Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná-Paraguay

(2024). Los recursos hídricos y las cuencas en el mundo. Recuperado el 29 de julio de 2024 de http://www.hidrovia.org/es/hidrov%C3%ADas-en-el-mundo.

Cuéllar Laureano, R. (2012). Geopolítica. Origen del concepto y su evolución. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, 113, p. 62. Recuperado el 9 de julio de 2024 de https://revistas.unam.mx/index.php/rri/article/download/48963/44028.

*Cuenca del Plata al Polo Sur a través de Malvinas y el Atlántico Sudoccidental*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Ediciones OCIPEx.

Gaggero, A. y García Zanotti, G. (2020). El proceso de vaciamiento de Vicentin SAIC. Un análisis reciente de las transformaciones de su estructura corporativa, la dinámica financiera y el intercambio comercial. Informe final, pp. 39-48. Recuperado el 11 de julio de 2024 de https://bichosdecampo.com/wp-content/uploads/2020/09/Vicentin-Informe-final-1.pdf.

Hermida, R. (2024). Una oportunidad para una mejor integración con la Región Centro-Oeste de Brasil a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná. *Informativo Semanal: Mercados*, pp. 1-7. Recuperado el 24 de julio de 2024 de https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/una-0.

Merino, Á. (26 de julio de 2020). La geopolítica de Bolivia. *El Orden Mundial*. Recuperado el 16 de julio de 2024 de https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/geopolitica-bolivia/.

Ministerio de Desarrollo Productivo Argentina (septiembre, 2021). El comercio exterior de Argentina: una radiografía de las exportaciones de bienes en el siglo XXI. Recuperado el 20 de julio de 2024 de https://www.argentina.gob.ar/

sites/default/files/2021/09/el_comercio_exterior_de_argentina.pdf.

Mundomar Cruceros (2024). Cruceros fluviales por el Danubio. Recuperado el 13 de julio de 2024 de https://www.mundomarcruceros.com/portal/Oferta-Cruceros-Fluviales-Rio-Danubio.html.

Navone, F. (2020). Vicentín: tres generaciones que convirtieron un almacén de ramos generales en un imperio. *La Política Online*. Recuperado el 25 de julio de 2024 de https://www.lapoliticaonline.com/nota/127307-vicentin-tres-generaciones-que-convirtieron-un-almacen-de-ramos-generales-en-un-imperio/.

Observatorio de Trabajo y Derechos Humanos (2021). *Trabajo y Derechos Humanos: publicación del Observatorio de Trabajo y Derechos Humanos-UBA Sociales*. Año 6, N.° 10, pp. 148-149. Recuperado de https://www.sociales.uba.ar/wp-content/blogs.dir/219/files/2023/08/Revista-Trabajo-y-DDDHH-10-Diciembre-2021.pdf.

Oszust, C. (2023). *Gestión de Hidrovía SA (1995-2021) sobre el circuito logístico fluvial Paraguay-Paraná: sus efectos en la competitividad del sector agroexportador del Gran Rosario* (Trabajo Final), p. 11. Recuperado el 18 de julio de 2024 de https://dspaceapi.uai.edu.ar/server/api/core/bitstreams/215afdd7-7247-4184-8f24-b16ead7138d2/content.

Pellegrini, J., Castagna, A., Liendo, M., y Martínez, A. (noviembre, 2013). *Caracterización de la estructura industrial del área San Lorenzo-Puerto San Martín*. Trabajo presentado para las Decimoctavas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística. Recuperado el 20 de julio de 2024 de Disponible en https://rephip.unr.edu.ar/server/api/core/bitstreams/7867bb93-8607-40c2-9545-3b343 7d9317a/content.

Rattenbach, J., Civale, M., Bareiro, A., Kataishi, R. y Welsch Casagni, C. (2022). *Una Nación en el Mar: la proyección argentina desde la Cuenca del Plata al Polo Sur a través de Malvinas y el Atlántico Sudoccidental.* Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Ediciones OCIPEx.

Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca, Argentina (2020). Hidrovía Paraná-Paraguay. Recuperado el 13 de julio de 2024 de https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/_arc hivos/000071_Hidrov%C3%ADa%20Paraguay-Paran%C3%A1%20%28HPP%29.pdf.

Treboux, J. y Bergero, P. (2023). Los embarques de granos en 2022 se ubicaron apenas por debajo del récord del año previo, con China como principal destino. *Informativo Semanal: Mercados*, pp. 1-8. Recuperado el 22 de julio de 2024 de https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/97634.

Treboux, J. y Calzada, J. (2022). Hidrovía Paraguay-Paraná: en 2021 se transportaron más de 100 millones de toneladas de mercadería por la vía. *Informativo Semanal: Mercados*, pp. 1-10. Recuperado el 24 de julio de 2024 de https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/96773.