

Disputas geopolíticas en la Hidrovía Paraguay-Paraná. Aportes para un estudio del conflicto en la Argentina reciente

Global Geopolitical Disputes in the Paraguay-Paraná Waterway. Contributions to a Study of the Conflict in Recent Argentina

Amanda Barrenengoa

Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires, Argentina

abarrenengoa@fahce.unlp.edu.ar

<https://orcid.org/0000-0001-9385-2971>

Álvaro Álvarez

Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Argentina

aalvarez@fch.unicen.edu.ar

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

ARTÍCULO DE REFLEXIÓN

Fecha de recepción: 8 de agosto de 2022 - **Fecha de aprobación:** 18 de septiembre de 2023

DOI: 10.15446/cp.v18n36.104167

Cómo citar este artículo:

APA: Barrenengoa, A. y Álvarez, Á. Disputas geopolíticas en la Hidrovía Paraguay-Paraná. Aportes para un estudio del conflicto en la Argentina reciente. *Ciencia Política*, 18(36), XX-XX. <https://doi.org/10.15446/cp.v18n36.104167>

MLA: Barrenengoa, A. y Álvarez, Á. "Disputas geopolíticas en la Hidrovía Paraguay-Paraná. Aportes para un estudio del conflicto en la Argentina reciente". *Ciencia Política*, 18.36 (2023): XX-XX. <https://doi.org/10.15446/cp.v18n36.104167>



Este artículo está publicado en acceso abierto bajo los términos de la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 2.5 Colombia.

Resumen

El siguiente artículo propone aportar a las reflexiones sobre las disputas geopolíticas actuales desde un enfoque multiescalar y a partir del estudio de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP), identificando y problematizando una trama de actores e intereses vinculados al circuito productivo argentino y a las cadenas globales de valor. Dicho análisis se enmarca en un proceso histórico de fragmentación territorial que viene ocurriendo en la región a partir del predominio de las lógicas de acumulación del capitalismo financiero. Se recuperan indagaciones previas sobre los procesos de integración regional de las dos primeras décadas del siglo XXI y se dialoga con bibliografía especializada para hacer una aproximación a las estrategias actuales de acumulación que hoy tensionan los territorios y situarlas a la luz de procesos de carácter histórico. Estos dan cuenta de las reconfiguraciones geopolíticas y las disputas por el orden mundial, con el ascenso de China y el declive de Estados Unidos como aspectos centrales a explorar. Junto con las reestructuraciones en el seno del capitalismo global y las dinámicas regionales vistas desde Argentina y la región, estos procesos arrojan preguntas y debates a los que buscamos contribuir.

Palabras clave: crisis, Hidrovía Paraguay-Paraná, reconfiguración global, reestructuración capitalista, territorio.

Abstract

The following article aims to contribute to reflections on current geopolitical disputes from a multiscale perspective, focusing on the study of the Paraguay-Paraná Waterway (HPP). It identifies and problematizes a network of actors and interests linked to the Argentine productive circuit and global value chains. This analysis is framed within a historical process of territorial fragmentation occurring in the region due to the predominance of logics of accumulation in financial capitalism. The article draws on previous investigations into regional integration processes in the first two decades of the 21st century and engages with specialized literature to approach current accumulation strategies that are currently exerting tension on territories, placing them in the light of historical processes. These processes reflect geopolitical reconfigurations and disputes over the world order, with the rise of China and the decline of the United States as central aspects to explore. Alongside restructuring within global capitalism and regional dynamics viewed from Argentina and the region, these processes raise questions and debates to which we seek to contribute.

Keywords: Capitalist Restructuring, Crisis, Global Reconfiguration, Paraguay-Paraná Watergate, Territory.

1. Introducción

Las disputas de poder en el orden internacional son arena de debate y análisis desde diversas disciplinas de las ciencias sociales, y en las últimas décadas, marcadas por un escenario de cambio de época, se vuelven un terreno imprescindible de exploración.

Un cambio de época supone una transformación en la estructura del mundo, un cambio en su orden y en las relaciones de poder, y una crisis de los relatos que hasta antes del quiebre nos permitían organizar significados y sentidos, situación que dificulta la comprensión del mundo.

En este marco, el sistema internacional atraviesa actualmente por dos procesos entrelazados e interdependientes con un profundo impacto sobre los territorios de América Latina (AL). Por un lado, la disputa geopolítica entre EE.UU. y China, marcada por el declive del poder hegemónico de la potencia estadounidense y el ascenso chino, proceso que lleva varias décadas en desarrollo y que ha transitado por distintos grados de tensión, cuya expresión más evidente es la denominada “guerra comercial” iniciada en el 2018 cuando Trump, por entonces presidente de EE.UU., anunciase la intención de imponer aranceles de 50.000 millones de dólares a los productos chinos.

Por otro lado, una crisis del capitalismo global, escenario abierto en la primera década del siglo XXI y que se expresa en una debacle que excede los marcos de la economía mundial para manifestarse multidimensionalmente, lo que ha llevado a muchos autores a caracterizarla como una crisis de dimensiones civilizatorias con manifestaciones en el plano económico, energético, climático, ambiental, social y cultural (Lander, 2019; Vega Cantor, 2009). Dichas transformaciones, además, tienen profundos impactos en los territorios del capitalismo dependiente.

En este contexto, el presente trabajo tiene como objetivo abordar la relación dialéctica entre las alteraciones en la estructura del orden internacional, marcadas por el declive de EE.UU. y el ascenso chino, una crisis profunda del capitalismo global y las tensiones y conflictos desarrollados en un espacio estratégico para la región –la hidrovía Paraguay-Paraná–, desde un enfoque multiescalar que incluye las transformaciones a nivel regional.

En cuanto a los orígenes de estas tensiones manifiestas en la actualidad, cabe aclarar que tienen raíces históricas a mediados del siglo XX, pues a lo largo de la década de 1940 dos transformaciones marcaron el devenir de la relación del sistema mundo con AL: una es la “revolución verde” gestada por el sistema científico tecnológico de los EE.UU. que significaría un cambio de paradigma en las prácticas agrícolas sustentadas

en enfoques genéticos (nuevas variedades de semillas) y renovadas tecnologías agrícolas, lo que daría nacimiento a la agricultura moderna y tendría profundas alteraciones en las periferias del sistema capitalista. La segunda transformación tuvo su origen en la revolución comunista china –el 1 de octubre de 1949 se proclamó la República Popular China (RPC)- que, en pocas décadas, y al ritmo de la demanda de su desarrollo industrial, marcaría las dinámicas comerciales del mundo.

Desde el período de instauración global del neoliberalismo en AL – desde los años 70 a los 2000– son las empresas norteamericanas y europeas quienes comandan el proceso de primarización económica, apertura y desregulación de las economías, y las potencias occidentales hegemonizan el orden político y el entramado institucional regional con grandes influencias sobre su integración, proceso conocido como el “Consenso de Washington”. Pero desde la recomposición de las economías nacionales, pos-crisis de fines del siglo XX y comienzos del XXI, es China quien aumenta la demanda de materias primas para sostener su acelerado crecimiento, desatando una escalada global de precios entre 2003 y 2014 y estimulando la hiper-especialización de los países de la región.

El denominado “Consenso de los Commodities” (Svampa, 2012) subraya el ingreso de AL en un nuevo orden económico y político-ideológico, sostenido por el boom de los precios internacionales de las materias primas y los bienes de consumo demandados cada vez más por los países centrales y las potencias emergentes. China, junto a otros países del sur global, demandan materias primas en cantidades inéditas por lo que la exportación de commodities –principalmente, la extracción de minerales y la producción de alimentos– no para de crecer y las inversiones en infraestructura extractivista se tornan un eje central de la intervención asiática en la región (Álvarez, 2021). Este proceso fue traccionando la conversión del río Paraná en una hidrovía afín a las dinámicas exportadoras.

Con base en lo anterior, el presente artículo se sustenta en una metodología cualitativa y en un método de análisis multiescalar abordando la disputa geopolítica en la compleja trama de actores que integran esas escalas. El caso de la Hidrovía Paraguay-Paraná (en adelante HPP) permite observar las estrategias de acumulación global y analizar el modo en que estas reconfiguran los territorios. Para ello, nos basamos en enfoques que consideran que el lugar no es la parte ni el mundo la totalidad: el lugar no es un fragmento, sino la propia totalidad que, a través de los objetos, las acciones y las normas, se afirma y se niega modelando un subespacio del espacio global (Álvarez, 2021; Silveira, 1995). En este

sentido, Silveira plantea que: “el pensamiento dialéctico niega la existencia empírica del fragmento como independiente, como parte aislada, pero reconoce el lugar empíricamente como funcionalización del todo. Y hoy, esa totalidad se empiriza y se torna más concreta” (Silveira, 1995, p. 57). Esa empirización a la que se refiere la autora se concreta, entre otros aspectos, en el desarrollo de mega obras de infraestructuras como la Hidrovía Paraguay-Paraná que, emplazadas en el lugar, responden a lógicas y dinámicas globales.

A continuación, presentamos el marco teórico metodológico desde dónde pensamos el problema, luego una mirada geopolítica sobre la Cuenca del Plata y la HPP en el marco de los cambios geopolíticos recientes, los impactos territoriales de los acuerdos entre Argentina y China, y los debates que estos suscitan, para finalizar con las conclusiones que arroja la investigación.

2. Encuadre teórico metodológico

Construir un marco analítico que nos permita una comprensión de la complejidad del problema de investigación que este trabajo aborda involucra tres aspectos interrelacionados: la crisis del sistema internacional y las transformaciones geopolíticas recientes, los cambios en los modelos de integración regional y los impactos territoriales de estos fenómenos para el caso de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) en Argentina. Por ello, esta investigación se sustenta en un enfoque multiescalar, que va desde los determinantes globales a los impactos territoriales –en el lugar– y de una perspectiva analítica amplia que integra diferentes disciplinas científicas en tanto herramientas desde las cuales proponemos situar las dinámicas de poder y las disputas hegemónicas en un territorio, en diálogo con las reestructuraciones del sistema capitalista. Asimismo, buscamos vincular desde la multiescalaridad los intereses en juego en la HPP, teniendo en cuenta las transformaciones de las últimas décadas en los procesos de integración regional, en el marco de los conflictos geopolíticos actuales.

En este proceso de producción del territorio, a partir de las relaciones y los procesos que se desarrollan a distintas escalas, se establecen formas de ejercicio del poder, disputas asimétricas y desiguales (Álvarez, 2021). Mabel Manzanal afirma al respecto que “la producción de los territorios se dinamiza con efectos diferenciales sobre las poblaciones que los habitan y sobre las formas de ejercicio del poder y de la dominación de los mismos” (Manzanal, 2014, p. 26). Para la autora, solo cuando el territorio

aparezca claramente asociado con el ejercicio del poder expresará su esencia más sustantiva, pues “la producción social del espacio no es otra cosa que el resultado del ejercicio de relaciones de poder” (Manzanal, 2014, p. 27) que se dan a distintas escalas y que involucran actores diversos y con incidencia desigual sobre los usos del espacio. En este marco, toman relevancia los actores transnacionales que integran las tramas de la política internacional, regional y nacional, en la medida en que sus intereses se entrecruzan con aquellos promovidos también desde los actores gubernamentales, tensionando los territorios a partir de las disputas de poder que se dan en las distintas escalas espaciales. Para el caso objeto de este estudio, nos enfocaremos entonces en los actores transnacionales que circundan la HPP.

También dialogamos con un conjunto amplio de teorías y autores que conciben al Estado como una unidad contradictoria de intereses y grupos sociales. De un lado, recuperamos los estudios en torno al Estado en AL y la relación con los sectores dominantes (Berringer, 2015; Bieler y Morton, 2013; Thwaites Rey, 2010), entendiendo a este como ámbito que articula, en forma contradictoria, a distintos actores e intereses. De otro lado, algunas teorías clásicas conciben al Estado en tanto relación social (Gramsci, 1975; Poulantzas, 1977), mientras que otros estudios recientes analizan las relaciones entre el Estado y las clases dominantes en los procesos de integración regional (Berringer, 2015; Bieler y Morton, 2013; Clemente, 2017; Thwaites Rey, 2010).

Por su parte, distintas perspectivas neogramscianas (Cox, 1992) ubican a los Estados en el marco de las relaciones sociales de producción, de un orden hegemónico y de distintas fuerzas sociales en conflicto, y plantean que el capital es expresado por clases y fracciones de clases que son constitutivas del propio Estado, en un escenario de mundialización y financiarización.

Ese escenario global es caracterizado por David Harvey a partir de las lógicas de acumulación del capital cuyo rasgo distintivo es el despojo (Harvey, 2005). En su aporte, Harvey reactualiza la idea de acumulación originaria del capital para explicar el sistema mundo capitalista contemporáneo. Ese proceso de apropiación violenta de territorios comunales, que Marx analiza en su etapa originaria, el capitalismo lo repite ante las sucesivas crisis de sobreacumulación (Álvarez, 2021). A través de la metáfora del ajuste espacio-temporal, el autor aduce que la sobreacumulación en un determinado territorio, generalmente del capitalismo central, supone un excedente de trabajo y capital que buscan ser absorbidos

por el desplazamiento temporal, mediante las inversiones de capital en proyectos de largo plazo y desplazamientos espaciales debido a la apertura de nuevos mercados, nuevas capacidades productivas y nuevas posibilidades de recursos y de trabajo en otros lugares.

El ajuste espacio-temporal es el mecanismo de solución a las crisis capitalistas mediante el aplazamiento temporal y la expansión geográfica. La producción del espacio, la organización de nuevas divisiones territoriales de trabajo, el acceso a nuevos y más baratos conjuntos de recursos, de nuevos espacios para la acumulación de capital y de penetración de relaciones sociales y arreglos institucionales capitalistas (legislación, contratos, propiedad privada) en formaciones sociales pre-existentes, brindan diversos modos de absorber los excedentes de capital y trabajo (Harvey, 2005). En este sentido, la infraestructura es un factor esencial en este proceso de ampliación y expansión geográfica del capitalismo, dado que contribuye a la producción de un espacio receptivo y apto para nuevos nichos de acumulación. No es posible la expansión sin las redes, canales y corredores que permiten la construcción de nuevos circuitos espaciales de producción y circulación (Álvarez, 2019b)

Asimismo, concibiendo el rol estratégico que la infraestructura cumple con relación a la consolidación de los Estados nacionales, compartimos con estas perspectivas geográficas su mirada en torno a los procesos de reestructuración y reorganización sufridos por los territorios a partir de la lógica de la economía global y sus consecuencias en la región sudamericana (Santos y Silveira, 2001). Las inversiones en infraestructura son indicadores clave de los reajustes en los ciclos de acumulación ante las necesidades globales (Silveira, 2001), por ello es que coincidimos con Strange en su distinción entre la “política económica extraterritorial”, que promueven los actores concentrados de las redes financieras transnacionales, y la “política territorial”, planificada desde las estructuras estatales (Strange, 1996). Así, concebimos que los proyectos de infraestructura ligados al desarrollo promovido desde el Estado se constituyen como un vehículo clave para la promoción de la integración, el desarrollo y la expansión geopolítica (Barrenengoa, 2020). No obstante, varios debates se abren en torno a cómo se conciben las políticas territoriales desde las estructuras estatales y qué rol juegan allí los actores corporativos.

En el caso de Argentina, estos actores corporativos existen de manera estructural en la economía, lo que da cuenta de una superposición de lógicas, estrategias y alianzas que tensionan los territorios, desde una perspectiva multiescalar (Fernández, 2009). Dichas escalas son los

niveles en los que se organiza y reproduce la vida social (Fernández et al., 2012). Con las transformaciones en el propio seno del capitalismo y la expansión de las empresas transnacionales, una nueva espacialidad “glocalizadora” reconfigura las estructuras estatales (Ordóñez et al., 2021, p. 16). Bajo estas dinámicas se genera la fragmentación de los espacios nacionales y las concepciones de desarrollo e integración se ven afectadas. Así, la región sudamericana viene asistiendo a un tipo de acumulación capitalista global que reproduce la desigualdad en el marco de una economía mundo- capitalista (Wallerstein, 2006). Desde esta consideración de una lógica global del capitalismo y su carácter polarizador y desigual, es que recuperamos las perspectivas que ahondan en la distribución jerárquica del poder global. En esta distribución, el sur global ha permanecido históricamente en un lugar subalterno en relación a los países centrales.

Esta nueva dinámica de acumulación, caracterizada por Harvey a partir del despojo de los territorios por los grandes capitales y flujos financieros (Harvey, 2005), configura estructuras estatales cada vez más permeables a un capitalismo transnacionalizado. Asimismo, durante los últimos cincuenta años es posible destacar, como parte de las transformaciones y reestructuraciones del capitalismo, la fuerte concentración y centralización del capital (Delgado Wise, 2021). A la par de estos procesos, también ha ido creciendo la disputa entre EE.UU. y China debido al ascenso de Asia Pacífico y el declive de la hegemonía estadounidense (Merino et al., 2021), sobre todo con la asunción de Trump, que aceleró la crisis de EE.UU. como potencia (Arrighi, 2007; Merino, 2020). Ambos procesos en simultáneo arrojan reconfiguraciones en la política y economía regional, es decir, se erigen en elementos de relevancia para reflexionar en torno a los procesos de integración regional. En cuanto al modo de acumulación preponderante en la actualidad, el capitalismo asume la forma rentista y financiera como rasgo dominante (Amin, 2001), impactando significativamente las estructuras productivas regionales.

En esta disputa intra-hegemónica el control de la infraestructura, como elemento determinante en la circulación, adquiere connotaciones geopolíticas que son centrales a la hora de estudiar los conflictos por la preeminencia en el orden internacional, los proyectos de integración y los impactos territoriales de las políticas de las grandes potencias. Herrera Santana afirma que mega proyectos de infraestructura como la nueva Ruta de la Seda, hegemónizado por China, o iniciativas como la IIRSA, dominada por instituciones financieras como el Banco

Interamericano de Desarrollo (BID), responden a una lógica que define como “geopolítica de la fragmentación” y que conlleva la reproducción desigual y segmentada del territorio. El poder infraestructural alude a la forma en la que la producción de infraestructura adquiere un sentido geopolítico al permitir tanto la fragmentación de territorialidades pre-existentes como la articulación logística en la penetración y apropiación territorial de diversos capitales en zonas de alto valor estratégico para la proyección internacional y el desarrollo chino (Herrera Santana, 2019).

En este marco, AL ha sido, es y será una región de vital importancia para los patrones productivos, al estar dotada de una gran cantidad de bienes comunes naturales que son considerados recursos estratégicos para las grandes corporaciones transnacionales. La Cuenca del Plata, en particular, es un territorio con alto valor tanto para China como para las transnacionales estadounidenses que tienen presencia en la región, lo cual confirma su relevancia geopolítica y el rol que asume en el presente, problemática que indagaremos a partir del caso de la HPP.

Partiendo de esta premisa antes enunciada como un axioma de investigación, nos valdremos de la argamasa teórica desarrollada en este apartado como un lente para leer el territorio y las disputas territoriales en el problema de investigación propuesto, e indagar así en la multidimensionalidad de la actual crisis y las disputas por el orden global.

A continuación, nos enfocaremos en la HPP, como parte de la Cuenca del Plata, para desplegar un análisis que permita abordar las disputas geopolíticas en sus distintas escalas: global, regional y nacional.

3. La Cuenca del Plata y la región sudamericana desde una mirada geopolítica

La Cuenca del Plata es una región con una relevancia geopolítica particular que le confieren distintos elementos, entre los que se destacan su ubicación y extensión geográfica, ya que abarca los territorios de cinco países: Argentina, Brasil, Bolivia, Uruguay y Paraguay. La relevancia estratégica y las discusiones actuales en torno a la HPP en Argentina nos llevan a indagar en las características de la estructura económica argentina en relación con el uso que los distintos grupos empresariales hacen de las vías navegables. Por ello, situamos la mirada analítica en la HPP en tanto construcción de una referencia empírica a partir de la cual indagamos en aquellos actores e intereses que se entrecruzan en la multiescalaridad de las disputas que estudiamos, y recuperamos

una breve historización acerca de los procesos de integración regional sudamericana buscando vincular estos y las transformaciones del mapa político regional con las reconfiguraciones geopolíticas globales y sus consiguientes debates que involucran a EE.UU., la Unión Europea (UE) y la RPC. Este ejercicio nos permite situar el caso elegido en el marco de procesos más generales compartidos con el resto de las hidrovías, pero que a su vez le dan especificidad a la hidrovía en cuestión.

En el siguiente mapa, elaborado por el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata, se georeferencia la Cuenca del Plata y en ella a sus diferentes hidrovías, donde es posible observar la extensión y la importancia articuladora de los territorios de los 5 países que integran la HPP.

Figura 1. Georeferencia de la Cuenca del Plata y sus hidrovías



Nota. (Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata, s.f.)

A) Ascenso de China y reconfiguraciones globales

Para identificar el complejo entramado de relaciones de poder que hoy se encuentran presentes de manera predominante en la HPP, caracterizamos la escala global a partir de los dos principales jugadores que

hoy tensionan el escenario internacional: EE.UU. y la RPC, y el modo en el cual el proceso de ascenso de esta ha modificado la situación regional y generado nuevos debates en un contexto de crisis civilizatoria.

Concebirlos como jugadores de peso a nivel mundial implica, por un lado, tomarlos como las figuras centrales en el actual conflicto geopolítico global, recuperando los procesos históricos de las últimas décadas que explican las posiciones que ambos ocupan en el sistema mundial contemporáneo. Por otro lado, nos adentramos en sus estrategias de poder por tratarse de un amplio conjunto de elementos que nos permiten indagarlos, comprendiendo las dinámicas del juego interestatal como resultado de un conjunto de lógicas y actores con sus correspondientes modos de construcción territorial, con distintos tipos de institucionalidad y con las estrategias mediante las cuales buscan hegemonizar sus posiciones a nivel global.

Tomando en consideración los procesos históricos recientes con los que dialogamos, el caso de China como potencia en ascenso y su búsqueda por convertirse en una nueva potencia hegemónica a partir de la pérdida relativa del poder unipolar estadounidense es uno de los rasgos sobresalientes del presente siglo. Como parte de un ciclo estructural compuesto por procesos históricos, la emergencia de China se da como parte de la transformación de Asia Pacífico en uno de los principales centros de acumulación del capitalismo global. En este proceso, la “supremacía estatal” se erige en uno de los elementos característicos del ascenso chino en la región asiática (Fernández, Moretti, 2020). Es decir, el desarrollo y la expansión que China fue vertebrando tiene una base central en el control y la planificación comandada desde el Estado (Merino et al, 2021).

Autores como Vadell describen la expansión de carácter espacial que ha tenido China en el marco de la reorientación del proceso de acumulación material por fuera de occidente y su área de influencia (Vadell et al., 2019, p. 47). Como parte de transformaciones socio-históricas profundas (Merino et. al., 2021), la nueva realidad emergente avanza a medida que se expanden también los vínculos de China con la región latinoamericana y caribeña. Además de reconfigurarse el mapa geopolítico, China se ha ido acercando a la región con un destacado rol en tanto socio comercial y financiador de los proyectos de infraestructura, muchos de los cuales buscaron la salida de productos hacia el Pacífico (Wegner, 2018), dotando de jerarquía a los proyectos de corredores bioceánicos de la IIRSA-COSIPLAN, que plantean la conexión entre “Oriente” y “Occidente” a

partir de corredores de integración interna y corredores de exportación articulados (Padula, 2010).

Desde la región sudamericana, esta realidad se fue materializando a medida que se fueron ampliando los vínculos con los distintos Estados y con las demandas de ambas partes, aumentando así la complementariedad (Villasenin, 2021). Con el correr del siglo XXI, y en paralelo a estos procesos, se ha profundizado también la demanda de recursos estratégicos transformando a la Cuenca del Plata en un territorio de interés fundamental para el acceso a materias primas.

De esta manera, el desarrollo, la urbanización e industrialización de China ha generado en toda la región lo que se conoce como el “boom de los commodities”, que ocurrió en consonancia con el período de expansión de las economías sudamericanas. Así, vemos cómo las condiciones y lógicas predominantes del escenario geopolítico mundial han afectado y permeado las estructuras productivas y las políticas de los países de la región sudamericana. De igual modo, las políticas estatales referidas a recursos naturales que se diseñaron en dicho período tuvieron en cuenta, especialmente, las condiciones favorables del escenario internacional, al menos hasta la crisis financiera de 2008 y unos años más tarde, hasta que un conjunto de contradicciones de distinto nivel fueron frenando estos gobiernos.

En dicho marco, en Argentina, con base en los rasgos históricos y estructurales de su economía (Basualdo, 2011), durante los años de gobiernos kirchneristas hubo un aprovechamiento de las condiciones emergentes hasta que la problemática estructural de la “restricción externa” resurgió por el aumento de la demanda de divisas (Abeles et al., 2012), que ocurrió debió al carácter dependiente de su matriz productiva, especializada en bienes primarios y derivados. Durante el segundo gobierno de Cristina Fernández, en el período 2012-2015, se produjo un período de estancamiento que frenó el crecimiento de Argentina y de otros países de la región sudamericana (López y Barrera Insua, 2020), que presentaban el mayor ciclo de desarrollo y expansión desde 1970 gracias al aumento extraordinario en el precio de los commodities y las favorables condiciones financieras del contexto internacional (Santarcángelo et al., 2019, p. 201). Pero entre 2008 y 2011 la crisis financiera internacional impactó fuertemente en la región, que retomó un sendero de crecimiento breve luego de esta. De manera tal que, la emergencia del sur global como fenómeno que involucra a la región sudamericana, nos acerca a varias preguntas sobre la heterogeneidad y las jerarquizaciones en su

interior (Fernández y Moretti, 2020). De este modo, se combinan elementos coyunturales y estructurales para situar las reconfiguraciones globales y su relación con los procesos nacionales y regionales. Asimismo, la concentración y extranjerización de la estructura económica, y el no haber logrado avances significativos en el proceso de sustitución de las importaciones, consolidan la estructura dependiente de la economía argentina y un patrón de desigualdades que fueron en aumento a partir de 2015, cuando asumió el gobierno Macri.

Por su parte, la creciente presencia china en la región sudamericana ha agudizado las tensiones con EE.UU., lo cual también tiene su correlato regional. Convertido en principal destinatario de las exportaciones de AL en 2009, China ha consolidado su rol como inversor, financiador y socio comercial, y hoy en día es un socio estratégico de la región (Slipak y Ghiotto, 2019; Villasenin, 2021). El ascenso chino puede observarse en áreas como las finanzas, la infraestructura y la geopolítica (Vadell, 2014). Muestra de esta última es su activa participación en ámbitos internacionales como la ONU, el G20 y los BRICS, en los cuales Brasil y Argentina también han participado. Dado que el 70% de las exportaciones de la región a China están compuestas de productos primarios (CEPAL, 2017, p. 65), ha ido en aumento el proceso de reprimarización y desindustrialización de las economías argentina y brasileña (Slipak, 2014; Vadell, 2014). En este contexto, la presencia china desata amplios debates.

En primer lugar, porque el crecimiento de los vínculos comerciales ha ocurrido de manera asimétrica, en el sentido de tratarse de exportaciones con predominio de productos primarios (como alimentos, derivados de soja, porotos, etc.) e importaciones basadas centralmente en productos con alto y mediano valor agregado (Villasenin, 2021, p.3).

En segundo lugar, China es también uno de los principales financiadores en términos de Inversión Extranjera Directa (IED), en las áreas de energía e infraestructura. Asimismo, el gigante asiático aumentó exponencialmente su presencia financiera a través de sus bancos comerciales y sus préstamos en monedas para reserva (Villasenin, 2021, p. 7). En Argentina, inclusive durante la administración de Macri (2015-2019), quien intentó un alineamiento más directo con EE.UU., los bancos centrales de China y de Argentina firmaron un acuerdo complementario de *swap* de monedas, entre otros treinta acuerdos de comercio e inversión (Ámbito Financiero, 2/12/18). Ya en julio de 2017 se había renovado el *swap* de monedas por \$US 10.375 millones (La Nación, 2017). De manera que, a pesar de que en el primer año de gobierno se pensó que podía

ponerse un freno al vínculo con China para realinearse con EE.UU., la relación encontró puntos de continuidad. En el área de infraestructura, de gran relevancia para el gigante asiático, en 2017 se retomaron negociaciones de un gran volumen de obras en el marco de un “Plan Quinquenal Integrado China-Argentina”, donde varios de esos anuncios fueron la confirmación de acuerdos ya firmados por la gestión anterior o el relanzamiento de obras paradas. De esta manera, la agenda de política exterior del gobierno de la alianza “Cambiemos” quedó subordinada a las tensiones geopolíticas entre China y EE.UU.

En tercer lugar, uno de los debates centrales actuales se da a partir de la iniciativa china del BRI (*Belt and Road Initiative*), como parte de su proyecto geopolítico de amplio espectro. Este se configura, en tanto proyecto de capitalismo global con una superestructura institucional paralela, como una respuesta ante la crisis sistémica en los planos financieros y de infraestructura (Merino, 2020; Vadell et al., 2019, p. 49). Ello es visible en sus componentes de rutas terrestres, marítimas, obras de infraestructura de transporte y comunicación digital, entre varias áreas de integración productiva, comercial y financiera (Herrera Santana, 2019, p. 43; Slipak y Ghiotto, 2019; Vadell et al., 2019). Entre sus instrumentos podemos mencionar al Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (BAII), el Nuevo Banco de Desarrollo (NBD), el Acuerdo de Reservas de Contingencias (ARC) y el Fondo de la Ruta de la Seda (FRS). Estos, junto a otros bancos chinos, son los soportes del financiamiento del proyecto, que tiene un fuerte carácter estatal. Desde su creación en 2014, el BAII es el principal organismo que financia proyectos de infraestructura en todo el mundo. Junto al Export-Import Bank, son los mayores prestamistas de los Estados latinoamericanos, entre los que se destacan Venezuela, Brasil, Ecuador y Argentina como principales destinatarios de los \$US137 mil millones que se prestaron entre 2005 y 2019. La incorporación de la región latinoamericana en el proyecto chino ha multiplicado las inversiones en infraestructura para el sector de energía (56% de las inversiones) y transportes (27%), alcanzando los \$US 61 mil millones (Congressional Research Service, 2020). A pesar de los intentos de EE.UU. por limitar el acercamiento chino, la política exterior macrista sostuvo –con vaivenes– los vínculos con China que se habían iniciado antes, y durante la visita de Xi Jinping en diciembre de 2018 se firmó un nuevo acuerdo complementario de swap de monedas, entre otros treinta acuerdos de comercio e inversión (*Ámbito Financiero*, 2/12/18). En 2020, durante el gobierno de Alberto Fernández, se renovaron los *swaps* por

\$US 18,500 millones, convirtiéndose en una herramienta que Argentina utiliza desde 2014 (Villasen, 2021, p. 7).

De esta manera, si hasta los 2000 había una primacía de empresas estadounidenses en las actividades productivas vinculadas con recursos estratégicos, la reconfiguración geopolítica actual ha modificado el mapa de actores, complejizándolo. Lejos de ser lineal, la marcada presencia de China y su creciente interés, acompañado de todo tipo de iniciativas, nos agrega variables que es preciso tener en cuenta, como por ejemplo las incorporaciones de los Estados latinoamericanos a la iniciativa BRI, un proceso en ascenso del que ya forman parte más de una veintena de países, entre los que se destacan Ecuador, Venezuela, Bolivia, Uruguay, Chile, Perú, Cuba, Guyana, Surinam, Panamá, Costa Rica, El Salvador, Trinidad y Tobago, República Dominicana, Barbados, Jamaica y Antigua y Barbuda. En cuanto a Argentina, formalizó su ingreso a la iniciativa luego de la visita que realizó el presidente Alberto Fernández a China en febrero del año 2022 (Koop, 2022).

Ahora bien, en este recorrido por las principales características de las transformaciones geopolíticas que atañen a China y su relación con la región desde Argentina, recuperamos la visión de Herrera Santana, quien la analiza como una reproducción de la jerarquización espacial y desigual que atraviesan los territorios (Herrera Santana, 2019). Desde esta mirada, el “poder infraestructural” es el vehículo a partir del cual China buscaría acrecentar su posición en la competencia capitalista, produciendo un espacio estratégico fragmentario. Al igual que el caso de la IIRSA, surgida en los años 2000, el megaproyecto BRI sería, de acuerdo con este autor, una pieza más en la producción espacial de la lógica de la geopolítica de la fragmentación (Herrera Santana, 2019, p. 62). En esta línea, otras investigaciones advierten que la relación de China con AL reproduce vínculos de dominación y dependencia (Slipak, 2014; Svampa y Slipak, 2015).

Por su parte, otras perspectivas (Vadell, 2014; Vadell et al., 2019) sugieren analizar las características del proyecto BRI en relación con la crisis de la acumulación capitalista, como otro tipo de proyecto global (globalización con características chinas), desde una dimensión territorial. Dichos enfoques señalan los rasgos específicos que distinguen la iniciativa china del proyecto hegemónico norteamericano y las reestructuraciones que este ha generado en el sistema capitalista internacional, en particular, en las dinámicas de conectividad financiera. De modo que, con el ascenso de Asia- Pacífico, la configuración del poder internacional

se vería afectada y, con esta, se abriría la emergencia de un proyecto civilizatorio diferente (Vaca Narvaja y Zhan, 2018).

Así, es posible analizar la iniciativa BRI como un cambio en la forma de construcción del poder territorial a partir de herramientas diplomáticas que expresan un cambio geopolítico y una disputa hegemónica. Lo cual nos lleva a indagar en las diferencias en relación a la histórica hegemonía de los instrumentos e instituciones que EE.UU. venía promoviendo en la región.

En seguida, luego de esta aproximación a la situación de transición geopolítica de la cual China es una de las grandes protagonistas, ponemos la lupa en la escala regional para recrear la situación de fragmentación por la cual América del Sur viene transitando, en términos de infraestructura, para situar la HPP en una región que ha sufrido importantes transformaciones.

B) Integración regional y fragmentación territorial en Sudamérica

Como hemos señalado, el ascenso de Asia Pacífico es observado, por diferentes investigadores e investigadoras y perspectivas analíticas, como una nueva etapa en la configuración del poder mundial donde la infraestructura cobra un carácter relevante (Fernández y Moretti, 2020; Merino, 2020; Vadell et al., 2019). Sin embargo, en el marco de estas grandes disputas y reconfiguraciones todavía no se ha dado respuesta al histórico problema del desarrollo desigual, lo que sigue consolidando la estructura jerárquica y dispar del sistema mundial. Así, sumado a la histórica hegemonía estadounidense, el incremento de la presencia china en las economías de los países latinoamericanos, en particular, los de América del Sur, es uno de los principales correlatos de la nueva situación geopolítica mundial que modifica el mapa regional y genera nuevas preguntas. A su vez, la importación de productos chinos y el fortalecimiento de vínculos al interior del sur global genera tensiones dentro de la región, con sectores como la industria mercosureña, en especial la Federación de Industrias de Sao Paulo (FIESP), que presionan por retornar a un vínculo con los intereses estadounidenses (Barrenengoa, 2021). Esta tensión se puso de manifiesto en el debate por la Hidrovía Paraguay-Paraná al momento del vencimiento de las tareas operativas de dragado y balizamiento en el tramo argentino, cuando algunos actores económicos vinculados al agronegocio abogaban por renovar la concesión a la empresa belga Jan de Nul ante el temor de un avance de China sobre la hidrovía.

Repasamos ahora algunos de los antecedentes recientes de los procesos de integración regional para vincularlos con las reconfiguraciones de la escala global y el análisis del caso elegido.

Desde finales del siglo XX, con un marcado énfasis durante la década del 90, AL atravesó un sostenido proceso de transformaciones estructurales a partir de lo que se conoció como el “Consenso de Washington”. Este paquete de políticas que generaron una significativa apertura de las economías sudamericanas a fin de aumentar su relación con el mercado mundial fueron acompañadas por un tipo de “regionalismo abierto” pregonado en tiempos de globalización (Kan, 2017).

En Argentina, estos mecanismos de acumulación a partir de los cuales los actores corporativos transnacionales obtuvieron un rol preponderante en la estructura económica tienen raíces históricas que provienen de la dictadura cívico militar de 1976. Esta prefiguró marcos normativos que acompañaron la reestructuración capitalista de finales de los 70 (Anderson 2003). Ya para la década del 90, el contexto era propicio para que las políticas de integración regional favorecieran las condiciones del aumento del comercio y la captación de la inversión IED, entre otro conjunto de mecanismos que contribuyeron en la privatización de la gestión estatal sobre áreas estratégicas. De esta forma, la apuesta neoliberal para todo el continente fue avanzando en materia de infraestructura, comercio y explotación de nuestros recursos naturales, modificando los territorios a los fines del comercio internacional. Lejos de prevalecer objetivos de intercambio intrarregional, estos fueron configurados como plataformas de acumulación en articulación con un esquema de inserción y apertura internacional bajo la hegemonía estadounidense.

El escenario regional de esos años se vio marcado por el avance de políticas que, en nombre de la “interconexión” e “integración regional”, lograron reestructurar los territorios en favor de capitales e intereses extranjeros, con predominio de los estadounidenses, cuya política exterior para la región se sirvió de tres proyectos: el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) lanzado en 1994, la IIRSA y el Plan Puebla Panamá del año 2000 (Barrenengoa, 2021). En esta trama de actores e intereses, los organismos de financiamiento hicieron viables muchas de estas políticas, destacándose el BID y el Banco Mundial (BM), como parte de la institucionalidad que el proyecto hegemónico estadounidense pregonaba por esos años. Por tanto, como producto de su posición hegemónica a nivel mundial, la región fue un objetivo estratégico de la política exterior estadounidense en tanto territorio de proyección geopolítica.

Los debates y las políticas sobre la HPP fueron receptivos de esta tendencia marcada por el predominio geopolítico de EE.UU. y la promoción del libre comercio. En 1992, el Tratado de las Leñas sería fundacional de un ambicioso proyecto para los países de la Cuenca del Plata y generaría los consensos necesarios para impulsar una serie de transformaciones técnicas y normativas con el objetivo de “crear las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes, y la libre navegación” (Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Parná, 1992, p. 1). Bajo esta premisa, en el año 2000 la hidrovía pasó a ser uno de los ejes centrales de la IIRSA, constituyendo una plataforma regional de obras de infraestructura.

De esta manera, los territorios sudamericanos fueron articulados a partir de una estrategia global que involucró un encadenamiento de actores económicos y servicios financieros que, junto con las clases dominantes locales, lograron iniciar un circuito de riquezas extraordinarias, implementando para ello diferentes herramientas y recetas. Por ejemplo, el Mercado Común del Sur (MERCOSUR)¹, creado en el contexto del regionalismo abierto, puede entenderse por su vínculo con el “poder estructural” del capital transnacional, cuya influencia es abordada en relación con los sectores de la industria automotriz y su rol en los procesos de integración regional (Rodríguez Díaz, 2021, p. 10). En particular, distintas fracciones del capital automotriz que se entrecruzaron de manera conflictiva con otros actores (gubernamentales, locales y transnacionales), marcaron una impronta en los orígenes del MERCOSUR. Sin embargo, con independencia de los sectores específicos que tienen relación con la integración económica, distintos trabajos han destacado el carácter híbrido del MERCOSUR (Peixoto Batista y Perrotta, 2018), indicando que no es posible identificarlo ni con el contexto de regionalismo abierto en

1 El MERCOSUR fue creado durante los años 80 a partir de un conjunto de acuerdos bilaterales de cooperación entre Brasil y Argentina (Declaración de Iguazú en 1985, Acta para la integración argentino-brasileña en 1986 y Tratado de Integración, Cooperación y Desarrollo en 1988). Formalmente, en 1990 se firmó el Acta de Buenos Aires y un año después el Tratado de Asunción que dio origen al acuerdo regional de complementariedad productiva y comercial entre los países de América del Sur. Sus miembros iniciales fueron Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, y posteriormente se incorporaron Bolivia –aún en proceso de adhesión, con voz, pero sin voto– y Venezuela (suspendida desde 2017).

el que fue creado, ni con la caracterización de regionalismo posthegemonico (Riggiozzi y Tussie, 2012) o postliberal (Da Motta y Ríos, 2007; Sanahuja, 2012). Como parte de estos matices, Peixoto Batista y Perrota destacan la dinámica propia que se fue generando en relación a otras iniciativas de integración (Peixoto Batista y Perrota, 2018) y aluden para ello a la alianza estratégica y el peso que Argentina y Brasil tienen dentro del MERCOSUR, que en los últimos años ha sido motivo de conflicto por la presencia de Bolsonaro. Así, las dinámicas políticas regionales y nacionales han impactado el devenir del mismo. Cabe destacar, también, que uno de los principales objetivos del MERCOSUR es integrar sectores productivos estratégicos de los Estados miembro (Rodríguez, 2021), pero ha habido distintos vaivenes que se corresponden con las reconfiguraciones geopolíticas generales, y que permiten observar, en el caso del MERCOSUR, la oscilación del proyecto estratégico y las discusiones generadas en torno a las propuestas estadounidenses, europeas y, actualmente, chinas.

Por ello, en un contexto regional de fragmentación (Barrenengoa, 2020) y desaceleración de los procesos de integración, Macri y Bolsonaro buscaron relanzar el acuerdo con la UE, gestionando en 2019 su firma. Ahora bien, algunos de los principales elementos de tensión en la negociación por parte del MERCOSUR provenían de los sectores industriales de peso de Brasil y Argentina, así como de algunas problemáticas en relación a los derechos de propiedad intelectual, las compras gubernamentales y las asimetrías comerciales (Ghiotto y Echaide, 2020), pues estos perjudican el comercio intrarregional del MERCOSUR. Diferentes actores provenientes del sector industrial, del ámbito académico y del propio Estado argentino han señalado los efectos negativos de la firma del acuerdo en términos de cadenas productivas con Brasil, con la consiguiente pérdida de empleo para 186 mil trabajadores manufactureros, que representan un 11% del sector (Caetano y Pose, 2020). Asimismo, destacan que la liberalización del comercio genera incentivos que tienden a profundizar la especialización en commodities, dando lugar a la entrada de productos europeos sin restricción. Contrariamente, los países de la región no tendrían acceso al mercado de la UE, cuya mayor parte es intrarregional.

En consecuencia, en función de los distintos contextos geopolíticos, las condiciones del acuerdo entre la UE y el MERCOSUR han ido cambiando, al igual que las propuestas de inserción internacional por parte de los distintos gobiernos de la región, como es el caso reciente de Uruguay, que ha mostrado intenciones de avanzar, de manera unilateral,

en un TLC con China, suscitando una de las principales discusiones del bloque actualmente. Y si bien no hay relación directa entre los efectos de estos tratados y las vías navegables, el caso de la HPP nos permite vincular las recientes discusiones al nivel del MERCOSUR con las dinámicas y las discusiones que la emergencia de China genera como principal socio y aliado regional. Estas se sitúan en el marco de reconfiguraciones geopolíticas globales que multiplican los debates dentro de la región en torno a la integración. Dicha disputa encuentra a las economías sudamericanas en situación de crisis externas, extranjerización y concentración de las actividades estratégicas en pocos actores, de la mano con un proceso de desindustrialización, lo que genera nuevos conflictos en la agenda externa e interna del MERCOSUR, en tanto bloque que aún sufre los vaivenes del mapa político regional, más allá de las discusiones en torno a su flexibilización (Barrenengoa, 2021).

Distinto es el caso de la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR) que, a pesar de su mayor debilidad institucional y de haber sido desarticulada, intentó sostener una agenda de planificación de la integración de la infraestructura regional, presentada a partir de la recuperación de la Cartera de Proyectos de la IIRSA, bajo un nuevo Consejo Ministerial que fue el COSIPLAN.

Sin embargo, existió una tensión entre la IIRSA y el COSIPLAN, ya que se incorporaron los proyectos de integración correspondientes a un contexto de regionalismo abierto en un nuevo marco político. Esto terminó por generar debates en torno a qué tipo de territorialidad y desarrollo se buscaba promover, con qué actores y desde qué rol estatal. En este contexto, más allá de las limitaciones y contradicciones, finalmente los intentos por encontrar alternativas a un tipo de desarrollo autónomo a nivel regional fueron rápidamente desarticulados a partir de 2015, con el giro neoliberal conservador que predominó en la mayoría de los gobiernos. A esto lo acompañó un endurecimiento de la política exterior estadounidense hacia la región, jerarquizando la importancia que esta tiene en su disputa con China.

Recapitulando, en este recorrido por la situación reciente de la región sudamericana, notamos las oscilaciones en las agendas locales y externas en función a la situación geopolítica global, en estrecho diálogo con las políticas internas y exteriores. De esta manera, en lo que atañe a las políticas de infraestructura y desarrollo, ha sido el ejercicio del poder estadounidense el que predominó históricamente y reconfiguró los territorios, dándose una paulatina transformación entrados los 2000 ante la

presencia de China en las distintas áreas que aquí mencionamos. A pesar de los intentos vigentes por retomar la senda de vinculación comercial con la UE, no se han podido concretar los acuerdos, con lo cual el panorama actual es el de la disputa entre EE.UU. y China por su hegemonía en la región sudamericana. Asimismo, en nombre de la búsqueda de mayor interconexión, ha habido problemas severos para profundizar la integración regional entre los Estados y aumentar su comercio, dada la creciente presencia de actores financieros transnacionales en los territorios y las agendas locales. Ahora bien, abordaremos el caso de la HPP.

C) Actores y disputas en la Hidrovía Paraguay- Paraná (HPP)

La HPP ha sido, es y será un corredor estratégico para la región por su capacidad para transportar cargas a bajo costo y por estar ubicada en el corazón geopolítico de América del Sur, articulando a cinco países y a las dos economías más importantes del cono sur. Desde el año 2000 la hidrovía pasó a ser uno de los 10 ejes de IIRSA, un corredor dentro del complejo entramado de infraestructuras proyectado para Sudamérica, donde algunas áreas son consideradas estratégicas y se les denomina “prioritarias para la integración”, pues están densamente cargadas de infraestructuras o se proyectan sobre ellas iniciativas de construcción y reconversión acordes a las necesidades establecidas del comercio internacional.

Hasta el año 2017, los países miembros de la Cuenca del Plata planificaban para la hidrovía, en el marco de la IIRSA, inversiones por \$US 7.534 millones en 84 proyectos de integración física, financiados por instituciones como el BID, la CAF (Corporación Andina de Fomento) y el FONPLATA (Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata). El mayor impacto buscado con obras relacionadas a la hidrovía es mejorar la navegabilidad de los ríos que la componen y la conexión interregional para conectar las economías con los puertos de salida tanto fluviales como los ubicados en los océanos Atlántico y Pacífico (IIRSA, 2017).

Adentrándonos en la escala nacional, para Argentina la centralidad del corredor fluvial Paraná-Paraguay es tal que, de cada diez exportaciones, ocho atraviesan alguno de sus 3.500 kilómetros. La vía navegable también se erige como uno de los principales reservorios de recursos estratégicos que habitan el mar argentino y que lo conectan con lugares de producción y circulación relevantes para la economía nacional y regional (Álvarez, 2019b). Así, el corredor recibe las cargas más importantes de todas las economías de la Cuenca del Plata, aunque el contenido de las mismas fue modificándose a medida que avanzaba el corrimiento

de la frontera agrícola y las necesidades de mejorar las vías de navegación por los ríos Paraguay y Paraná, por los que transitan mercaderías de Argentina, Brasil, Paraguay y Bolivia (Álvarez, 2019a).

Este corredor reapareció en la escena política local actual a raíz del vencimiento del plazo de la concesión privada de la misma en abril del 2021, lo que reinauguró disputas y debates a partir de los diferentes posicionamientos de actores locales como las comunidades, colectivos y organizaciones políticas y ambientales, funcionarios políticos, autoridades provinciales, nacionales y municipales, representantes empresariales y sindicales, entre tantos otros. Esta coyuntura puntual dialoga, por tanto, con las reflexiones que aquí se vienen presentando, en tanto confirma el proceso al que aquí nos hemos referido: el de la fragmentación de los territorios, junto con las características de la estructura económica productiva argentina –a las que no escapan el resto de los Estados– de concentración, centralización y extranjerización.

En el caso de la HPP, el control y la regulación estatal no existen en la cadena de actores y empresas que hacen parte de ella, ya que la hidrovía se construyó sobre el río Paraná y Paraguay sobre la base de un proceso de desregulación que benefició a las grandes corporaciones del agronegocio en detrimento de las comunidades y de los usos históricos del espacio. Hoy su situación está sujeta a las transformaciones en la distribución global de poder y a la crisis social y ambiental.

En 25 años de concesión, desregulación e intervenciones técnicas a cargo de la empresa Hidrovía S.A (integrada por la empresa argentina EMEPA y la dragadora belga Jan de Nul) sobre el río Paraná, en el tramo argentino circulan casi 5.000 embarcaciones por año que transportan en total entre 120 y 150 millones de toneladas. De esta manera, la transformación del río Paraná en una hidrovía se ha retroalimentado con la expansión de la superficie agrícola cultivada, que pasó de 16 millones de hectáreas en los años noventa a 40 millones de hectáreas aproximadamente en la actualidad, fenómeno que ha generado alteraciones nodales en términos ecosistémicos en la cuenca (Álvarez, 2022a).

Por otro lado, el comercio internacional, en un contexto de incremento de los precios y de la demanda de los productos primarios, ha estimulado la hiper-especialización de los países de la región. En este marco de venta de productos con escaso valor agregado, abaratar los costos de circulación ha sido un objetivo fundamental y la HPP ha asumido un rol estratégico en ese sentido. Sin embargo, pese a su relevancia económica y comercial, casi la totalidad de los puertos ubicados en el tramo

argentino del Paraná están en manos extranjeras y son controlados principalmente por las mega-exportadoras cerealeras.

A esta situación de extranjerización se le suma la concentración en muy pocas manos del comercio de agroexportación. Según datos de la Bolsa de Comercio de Rosario, en 2021 fue Cargill quien se posicionó como el principal exportador de granos de Argentina, declarando 15,1 millones de toneladas exportadas (granos, legumbres y aceites vegetales), que representan el 12,9% de las exportaciones totales del sector (Di Yenno et al., 2021), mientras que la estatal china COFCO² ocupó el segundo lugar con 14,4 millones de toneladas (12,3% del total). Así, las cinco principales exportadoras que concentran el 58% de las agroexportaciones son todas controladas por capitales extranjeros. De allí la relevancia estratégica de la región, a partir del complejo agroexportador y portuario, en tanto actividades claves del comercio exterior argentino y de los Estados de la región. En consecuencia, la concentración en unas pocas empresas por su escala y volumen da cuenta de lo que afirmábamos antes acerca de la presencia histórica y ya estructural de actores transnacionales en nuestros territorios que, con sus ordenaciones productivas, los reconfiguran.

En agosto del 2020 se abrió una oportunidad histórica en Argentina para repensar el funcionamiento hidroviario y avanzar en un proceso de desmonopolización de los usos del río Paraná con una mayor participación de las provincias en los procesos de toma de decisiones. El gobierno del presidente Alberto Fernández anunció la concreción de un Acuerdo Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná y la creación de la Sociedad del Estado Administradora Federal Hidrovía, que estaría integrada por el Estado Nacional con una participación del 51% del capital social y un 49% proveniente de las 7 provincias que integran el sistema hidroviario en la porción argentina. Según este anuncio, a partir de abril de 2021, una vez terminado el contrato con el actual concesionario que conforman EMEPA y la empresa dragadora belga Jan de Nul, sería la Administradora Federal, asesorada por un Consejo Federal como órgano consultivo no vinculante, quien administraría el funcionamiento y definiría las políticas de transporte en el marco de la hidrovía.

2 La empresa estatal china National Cereals, Oil and Foodstuffs (COFCO) se destaca por liderar, junto con otras como Cargill, Bunge, ADM, Dreyfus, Nidera, Glencore y Molinos Río de La Plata, un sector de carácter estratégico de la economía argentina. Además, COFCO terminó por adquirir el total del paquete accionario de Nidera y Noble Group (Infocampo, 2016).

Este hecho, como era de esperar, generó una serie de resistencias por parte de los principales actores que operan en la región: la Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina, que nuclea a las principales exportadoras de cereales y aceites, se manifestó en contra de que el Estado recupere la administración, argumentando que sumaría burocracia y no bajaría los costos ni mejoraría las prestaciones. La Unión Industrial Argentina (UIA) presentó ante el Ministerio de Transporte un informe sobre cómo debería ser el manejo de la hidrovía y, al igual que la Cámara de la Industria Aceitera, buscó evitar una presencia activa del Estado y apoyó la continuidad de la entonces concesionaria. Es evidente, entonces, que las grandes empresas aspiran a continuar con un transporte fluvial desregulado y sin controles (Álvarez, 2022b), generando en la actualidad un escenario de indecisión y falta de definiciones estructurales sobre el control administrativo y operativo de la hidrovía.

Ahora bien, la histórica presencia de EE.UU. en la hidrovía, con una notable preeminencia de sus empresas en el agro argentino, empieza a ser contrarrestada por la presencia de las corporaciones chinas en al menos 3 dimensiones: en primer lugar, COFCO disputa la agroexportación posicionándose en las últimas dos cosechas como el primer y segundo exportador, respectivamente; en segundo lugar, la dragadora Shanghai Dredging Company aspira a disputar las tareas operativas de la vía fluvial presentándose en las diferentes licitaciones; y, en tercer lugar, China es uno de los principales financistas de las grandes obras de infraestructura en la región, otorgando financiamiento a obras y proyectos en diferentes tramos de la hidrovía, como por ejemplo los puentes Chaco/Corrientes y Santa Fe/Paraná.

Por eso, vemos en la HPP la expresión de las disputas hegemónicas y la crisis actual, y ella misma, como parte de la Cuenca del Plata, se constituye en una plataforma de acumulación que atrae a distintos actores y genera instrumentos y estrategias en pugna.

4. Disputas geopolíticas: debates actuales

Como hemos visto, a la ya avanzada crisis civilizatoria, junto a la crisis en el seno del propio capitalismo financiero neoliberal, se agregan cambios profundos en el mapa de actores e intereses que circundan la Cuenca del Plata y en la distribución y las lógicas de acumulación sobre nuestros territorios. Estas circunstancias desatan así una multiplicidad de debates políticos y sociales en torno a las implicancias de estas

transformaciones para el presente y futuro de la región sudamericana. A su vez, la multiplicación de actores y el avance de empresas de origen chino pone de manifiesto el carácter central de ciertas pujas geopolíticas que se dan en nuestros territorios.

Como ya mencionamos, la región de la Cuenca del Plata y sus recursos estratégicos son parte de las agendas de distintos actores que concentran poder. En medio de sus disputas, nuestra región encierra un interés común gracias a sus recursos naturales y a las actividades de las cuales ya vienen siendo parte, desde hace décadas, las transnacionales norteamericanas. Por ello, las empresas chinas empiezan a competir en todo el circuito productivo que rodea el río, es decir, no solo en cuanto al complejo agroexportador, sino también y principalmente a través de su interés por financiar grandes proyectos de infraestructura.

Una de las preguntas que emerge de esto es si mediante la infraestructura, y con la aparición de nuevos actores como las empresas y los proyectos promovidos por China, continuará el proceso de fragmentación regional. Recientemente, Argentina avanzó en su participación en la iniciativa BRI firmando un Memorándum de Entendimiento en Materia de Cooperación, celebrado formalmente como parte de la incorporación a la iniciativa. Mediante este, se enmarcan acuerdos de cooperación generales que parten de la base de la cooperación bilateral entre Argentina y China en el marco del proyecto de la Ruta de la Seda.

Además, ambos países firmaron un plan de acción para la cooperación agrícola durante el período 2022-2027, que se incluye a la lista de acuerdos en torno a la cuarta central nuclear Atucha 3 y al uso de la energía nuclear, entre varias otras áreas de cooperación que planean ampliar el comercio bilateral y la integración financiera (Dinatale, 2021a). El “Nuevo Plan Quinquenal Integrado” contiene 20 proyectos que significan más de \$US 30.000 millones en obras vinculadas a transporte e infraestructura (Dinatale, 2021b). Entre los proyectos se encuentran la redefinición del Belgrano Cargas para agilizar el transporte de soja, la construcción de la Central nuclear IV (Atucha III), el complejo hidroeléctrico “Presidente Néstor Carlos Kirchner y Gobernador Jorge Cepernic” sobre el Río Santa Cruz, gasoductos en Vaca Muerta, acueductos, puentes (Chaco/Corrientes y Santa Fe/Paraná), corredores viales, conectividad y fibra óptica, planes de vivienda, parques eólicos, entre varios otros que incluyen también la modernización de varias líneas de ferrocarril (Roca, San Martín, Mitre) (Deutsche Welle Brasil, 2022). Asimismo, Fernández solicitó a Xi Jinping que la Argentina integre a los BRICS, el grupo de economías emergentes

compuesto por Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica. Vemos así un interés mutuo en la continuación del estrechamiento de los vínculos en tanto alianza de carácter estratégico.

El interés de China en los negocios de la Cuenca del Plata también se hizo visible tras el último llamado a licitación para el dragado del río, en el cual uno de los consorcios que se presentó fue el de la compañía china Communications Construction Company (CCCC) (Caso y Andreoni, 2020). Se trata de una empresa multinacional china de ingeniería e infraestructura, cuyo principal accionista es el Estado chino, del cual proviene gran parte de su financiamiento. Esta empresa es contratista de múltiples proyectos de la iniciativa BRI, como autopistas y ferrocarriles, y además participa en proyectos de dragado en el Mar de China, habiendo sido sancionada por el Departamento de Comercio de EE.UU. en 2020 por militarizar puertos en el Mar de China, en el marco de las disputas que se multiplican en distintos territorios. En ese mismo año (2020), eran más de 50 las obras de las cuales la empresa CCCC se encargaba.

A mediados de febrero de 2022 la empresa fue noticia, junto con otros consorcios, por haber publicado una solicitada en la que reclamaban su desplazamiento de la licitación de la HPP. Con tres de los cuatro consorcios por fuera de la licitación para el dragado del río, la adjudicación de la Administración General de Puertos (AGP) recayó en una sola empresa: la filial de Jan de Nul, la Compañía Sudamericana de Dragado, quien opera actualmente. Sin embargo, el consorcio compuesto por la belga Dredging International, la compañía china CCCC, Servimagnus de Argentina y la unión entre EMEPA y Rhode Nielsen, de Holanda, impugnó el rechazo (Cabot, 2022). Si bien son meses cruciales en términos de decisiones en torno a la HPP, el balizamiento va a estar en manos del consorcio de EMEPA (Argentina) y Jan de Nul, antiguas socias, hoy en día separadas. Teniendo como variable clave el abaratamiento de los costos de transporte, dichas empresas han realizado todo tipo de acciones, como obras de infraestructura, dragado y el uso de embarcaciones más grandes. Por ello, la zona del Gran Rosario muestra ventajas comparativas para toda la cadena productiva, siendo un área de relevancia geopolítica, al igual que la HPP, hoy en la lupa.

5. Reflexiones finales

Nos propusimos realizar una contribución a las reflexiones actuales en torno a las reconfiguraciones geopolíticas del último tiempo,

presentando la trama de actores e intereses en juego en torno a la HPP –de la estratégica Cuenca del Plata–, en el marco de las disputas en las que esta se inserta. Desde un encuadre teórico que dialoga con bibliografía especializada e investigaciones previas de los autores, partimos de una visión sobre los procesos de reestructuración capitalista global y el modo en el que dichas lógicas permean los Estados y los territorios.

Como parte del análisis, desde un enfoque multiescalar hemos reconstruido las tres escalas espaciales a partir de las cuales indagamos en estas transformaciones geopolíticas y su interrelación, con base en el caso de la HPP. En primer lugar, desde la escala global prioritaria en nuestro estudio, y a los fines de esta publicación, se ha reconstruido el proceso mediante el cual China busca convertirse en potencia global, en el marco de la emergencia de Asia Pacífico como nuevo centro de poder y de acumulación capitalista. En paralelo, el relativo debilitamiento de EE.UU. en tanto última potencia hegemónica desde mediados de siglo XX ha contribuido a un mayor estrechamiento de los vínculos entre la región latinoamericana y caribeña y el gigante asiático. Esto se ha dado en el marco de una crisis de hegemonía que acompaña dichas transformaciones, además de la agudización de las disputas en distintas áreas estratégicas en las cuales China ha ido aumentando su poderío y liderazgo.

Así, hemos visto en la problematización y el abordaje del caso de la HPP distintas aristas que muestran algunas de las dimensiones estratégicas que atañen a Argentina y a la región, en diálogo con los cambios ocurridos en los procesos de integración regional. En el marco de la competencia entre ambos actores de peso global, la región sudamericana encierra un interés común, dado sus recursos naturales y las actividades de las cuales ya vienen siendo parte, desde hace décadas, las transnacionales norteamericanas. Estas se enfrentan con una nueva realidad que es la presencia de empresas, órganos de financiamiento y distintas políticas provenientes de China que buscan ser cada vez más partícipes de las actividades productivas locales, con enorme interés para ellos.

En el presente, es China quien comienza a insertarse en estos ámbitos regionales a partir de distintas estrategias e instrumentos, poniendo en jaque la hegemonía estadounidense. Dicho acercamiento se ha visto expresado en términos de la diplomacia, la política, el comercio y las finanzas, entre varias otras áreas de interés en donde China se proyecta como socio estratégico de la mayoría de los Estados sudamericanos. El área de infraestructura, por tanto, no escapa a los intereses en juego en la Cuenca del Plata, que involucra especialmente a la HPP en Argentina.

Esta referencia empírica nos permite dar cuenta de una trama de actores e intereses en juego en torno a dicha región que replican la disputa general entre EE.UU. y China en territorio argentino y que impactan directamente en nuestros territorios, pero con efectos diferenciales sobre los actores sociales, como afirma Mabel Manzanal (Manzanal, 2014). De esta manera, los territorios de la región se construyen a partir de un entramado de poder hegemonizado en la actualidad por actores transnacionalizados que responden en sus lógicas y acciones a las dinámicas de las disputas geopolíticas y económicas globales.

En términos de infraestructura, China se apoya en su propuesta de iniciativa BRI, que integran varios Estados sudamericanos, donde se entrecruzan las escalas global, regional y nacional, en un escenario de post-pandemia que encuentra a los países de la región atravesando distintas crisis. Así, la presencia china empieza a notarse, compitiendo también en el complejo agroexportador. Al mismo tiempo, junto al notable crecimiento de sus empresas, se destaca el interés chino por promover y financiar grandes proyectos de infraestructura que, en el presente, ningún otro actor está propiciando, como es el caso de su interés por la concesión de la HPP.

El escenario actual inaugura profundos debates y preguntas que atañen al presente y al futuro. En el marco de las políticas de integración regional y de los antecedentes recientes aquí revisados en torno a las propuestas de integración de la infraestructura sudamericana de las últimas dos décadas, los territorios han sido parte de las estrategias y lógicas de acumulación de los grandes actores transnacionales que operan sobre los territorios. Como corolario, la situación de fragmentación territorial que actualmente ostenta la región, sumada a la crisis civilizatoria, da cuenta de un panorama bastante complejo. Con las características estructurales de nuestras economías y con la primacía de unos pocos actores transnacionales concentrados, el mapa actual de la región circundante a la HPP muestra el reforzamiento de las relaciones de desigualdad y subordinación que han signado la periferia. En nombre de la interconexión, no se ha avanzado significativamente en mayores márgenes de integración entre Estados, ni en el comercio intrarregional, ni en grados de autonomía regional. Por el contrario, la infraestructura se levanta interconectando recursos con puertos de exportación en ambos océanos, pero sin pretensión de articular las economías regionales.

Así, en el horizonte de posibilidades de desarrollo autónomo y soberanía, se multiplican las preguntas en torno a los efectos que la presencia de China generará en los territorios. Por un lado, algunas visiones

críticas señalan que el vínculo reproduce la dominación y la dependencia (Svampa y Slipak, 2015) desde una “geopolítica de la fragmentación” (Herrera Santana, 2019). Mientras que otras lecturas, que tienden a matizar esta mirada, ponen el foco en las características específicas del ascenso chino, centrandolo en el tipo de proyecto global que plantea, en sus diferencias con el proyecto hegemónico estadounidense en términos territoriales (dado el volumen y las dimensiones del proyecto de infraestructura BRI) y en tanto alternativa a la globalización neoliberal y su respuesta a la crisis sistémica. Por ello, estos enfoques destacan su configuración como proyecto de capitalismo global con una superestructura institucional paralela en los planos financieros y de infraestructura (Vadell, 2014; Vadell et al., 2019).

En síntesis, en medio de una reconfiguración geopolítica global que agudiza las disputas entre los grandes centros de poder global, recuperamos el ejercicio problematizador que aquí hemos presentado a partir de las consecuencias territoriales de los proyectos de infraestructura y los modos de acumulación dinamizados por los principales actores de la economía internacional.

Es decir, si la incorporación de los Estados regionales a los megaproyectos de infraestructura que plantea China replican la tendencia aquí abordada mediante el recorrido por los procesos históricos, los vínculos redundan en mayor fragmentación, periferalización y dependencia. Asimismo, con la agudización de las disputas entre ambos y la competencia por su presencia en la región, podrían abrirse mayores márgenes de negociación por parte de los países de la región para discutir las condiciones de inserción de nuestras economías en el escenario internacional con una agenda propia. Sin embargo, en cualquiera de los escenarios posibles la condición *sine qua non* para aumentar la autonomía regional y la soberanía es la integración regional y el diseño de una política conjunta que permita revertir la situación construida en décadas de subordinación regional a las demandas de los principales centros y actores financieros globales.

Cabe preguntarse, entonces, en el plano nacional, si la política exterior del actual gobierno argentino va a continuar con la lógica de atender a las demandas que el nuevo mapa del poder mundial presenta, es decir, si va a entablar acuerdos con China sin definir un plan de desarrollo propio. Esto es, de continuar los vínculos bilaterales sin promover la unidad regional, se verá afectada la ya débil situación de integración, tal como se observa en el presente del MERCOSUR. Y con ella, postergar la posibilidad de crear un proyecto de desarrollo nacional y regional propio que

contemple las necesidades y demandas de nuestros territorios y poblaciones. Por ello, la cuestión geopolítica se vincula directamente con la política regional y nacional. La infraestructura física nos plantea una encrucijada como país y como región, pues lo que ocurra con la HPP impactará en la acentuación de la dependencia o abrirá la posibilidad de pensar nuestro desarrollo territorial a partir de la complementariedad de las economías regionales, priorizando condiciones favorables para el comercio intrarregional y la gestión local de nuestros recursos, en equilibrio con las demandas del comercio internacional. Lo que arrojan estas reflexiones es que no hay autonomía e integración posible sin la relación estratégica con nuestros países vecinos, y en cuanto más se bilateralicen los vínculos, más se debilita la integración regional



Amanda Barrenengoa

Doctora en Ciencias Sociales, Licenciada y Profesora de Sociología por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación y Especialista en Docencia Universitaria de la Universidad Nacional de La Plata. Docente del Departamento de Sociología y del Doctorado en Ciencias Sociales. Becaria postdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, con lugar de trabajo en el Instituto de Investigaciones en Humanidades y Cs. Sociales (UNLP- CONICET), Argentina



Álvaro Álvarez

Doctor en Geografía por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata. Magíster en Ciencias Sociales y Licenciado en Relaciones Internacionales por la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (UNCPBA). Vicedirector del Centro de Investigaciones Geográficas de la Facultad de Ciencias Humanas, UNCPBA. Investigador asistente del CONICET en el Instituto de Geografía Historia y Ciencias Sociales (CONICET-UNCPBA). Docente de la Carrera de Geografía (FCH-UNCPBA), Argentina.

Referencias

Abeles, M., Lavarello, P. y Montagu, H. (2012). Heterogeneidad estructural y restricción externa en la economía argentina. En R. Infante y P. Gerstenfeld (Ed.), *Hacia un*

- desarrollo inclusivo: el caso de la Argentina* (pp. 23-95). CEPAL y OIT. <https://hdl.handle.net/11362/1496>
- Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná. 7 de julio de 1992. <https://www.fao.org/faolex/results/details/es/c/LEX-FAOC068168/>
- Álvarez, Á. (2019a). Integración e infraestructura en América del Sur. Aportes para el estudio del rol estratégico de la Hidrovía Paraguay-Paraná en la integración regional. *Aportes para la Integración Latinoamericana*, 15(41), 1-26. <https://doi.org/10.24215/24689912e021>
- Álvarez, Á. (2019b). La transformación de los macrosistemas de transporte en América del Sur. Aportes para el estudio del Corredor Bioceánico Central. *Cardinalis*, (12), 10-32.
- Ámbito Financiero. (2 de diciembre de 2018). Cumbre Macri-Xi Jinping: Argentina y China firmaron 30 acuerdos para comercio e inversión. <https://www.ambito.com/politica/g20/cumbre-macri-xi-jinping-argentina-y-china-firmaron-30-acuerdos-comercio-e-inversion-n5002859>
- Álvarez, Á. (2021). *Infraestructura de transporte y disputas territoriales. La IIRSA en Santa Fe*. CLACSO y UNICEN. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20210826033809/Infraestructuras-transporte.pdf>
- Álvarez, Á. (2022a). Hidrovía Paraná-Paraguay: autovía para commodities o un río para la soberanía alimentaria. *Agencia Tierra Viva*. <https://agenciaterraviva.com.ar/hidrovia-parana-paraguay-autovia-para-commodities-o-un-rio-para-la-soberania-alimentaria/>
- Álvarez, Á. (2022b). *Hidrovía Paraguay-Paraná. Entre el río y la autopista fluvial*. Cultura ambiental causa ecologista (CAUCE), Fundación ambiente y recursos naturales (FARN) y Taller ecologista. <https://tallerecologista.org.ar/wp-content/uploads/2022/11/hpp22web-oct.pdf>
- Amin, S. (2001). Capitalismo, imperialismo, mundialización. En J. Seoane y E. Taddei (Eds.), *Resistencias mundiales (De Seattle a Porto Alegre)* (pp. 15-29). CLACSO.
- Anderson, P. (2003). Neoliberalismo: un balance provisorio. En E. Sader y P. Gentili (Eds.), *La trama del neoliberalismo. Mercado, crisis y exclusión social* (pp. 25-38). CLACSO.
- Arrighi, G. (2007). *Adam Smith in Beijing: Lineages of the 21st Century*. Verso.
- Barrenengoa, A. (2020). De la unidad suramericana a la fragmentación regional: contradicciones en la UNASUR a partir de las políticas de los gobiernos lulistas y las tensiones con las clases dominantes. *Conjuntura Austral*, 11(56):77-93. <https://doi.org/10.22456/2178-8839.103015>
- Barrenengoa, A. (2021). La relación Estado- empresas durante los gobiernos de Lula da Silva, 2003-2011. *Ciclos en la historia, la economía y la sociedad*, (55), 185-210.
- Barrenengoa, A. y Barceló Servergnini, N. (2021). Las posturas en torno a la flexibilización del MERCOSUR, 30 años después: ¿armonía de voces o concierto desafinado?. *Conjuntura Austral*, 12(60), 19-34. <https://doi.org/10.22456/2178-8839.112723>

- Basualdo, E. (2011). *Sistema político y modelo de acumulación. Tres ensayos sobre la Argentina actual*. Atuel.
- Berringer, T. (2015). *A burguesía brasileira e a política externa nos governos FHC e Lula*. Appris.
- Bieler, A. y Morton, A. (2013). Hegemonía, orden mundial y cambio histórico: siguiendo el camino de la teoría crítica. Perspectivas neogramscianas en las relaciones internacionales. En J. Kan y R. Pascual (Eds.), *Integrados (¿). Debates sobre las relaciones internacionales y la integración regional latinoamericana y europea* (pp. 23-43). Imago Mundi.
- Cabot, D. (18 de febrero de 2022). Hidrovía: impugnaciones y sospechas entre los contrincantes en la licitación para dragar el Paraná. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/economia/hidrovia-impugnaciones-y-sospechas-en-la-licitacion-para-dragar-el-parana-nid18022022/>
- Caetano, G. y Pose, N. (2020). Uruguay en el acuerdo UE-MERCOSUR: economía política de posicionamientos e implicaciones. *Relaciones Internacionales*, 29(59), 27-51. <https://doi.org/10.24215/23142766e106>
- Casado, L. y Andreoni, M. (12 de junio de 2020). CCC expande sus dominios en América Latina. *Diálogo Chino*. <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/ccc-expande-sus-dominios-en-america-latina/>
- CEPAL. (2017). La irrupción de China y su impacto sobre la estructura productiva y comercial en América Latina y el Caribe, José Durán Lima Andrea Pellandra. Serie Comercio Internacional n° 131.
- Clemente, D. (2017). ¿Hace falta ser líder? Brasil y la expansión de las empresas “campeones nacionales”. *Revista Chilena de Relaciones Internacionales* 1(1), 101-26.
- Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata. (s.f.). [Mapa de hidrovías]. Recuperado el 21 de noviembre de 2023 de <https://cicplata.org/es/mapas-de-la-cuenca/>
- Congressional Research Service. (2020). U.S.-China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress, <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R42784/121>
- Cox, R. W. (1992). Multilateralism and World Order. *Review of International Studies*, 18(2), 161-180.
- Da Motta y Ríos. (2007). O regionalismo pós-liberal, na América do Sul: origens, iniciativas e dilemas, Serie Comercio Internacional 82, Cepal, Santiago de Chile.
- Delgado Wise, R. (2021). Replantando la cuestión del desarrollo en tiempos de COVID: reflexiones en torno al caso de México. En J. M. Ackerman, R. Ramírez Gallegos y M. A. Ramírez Zaragoza, *Pos-Covid. Pos-neoliberalismo. Propuestas y alternativas para la transformación sicoal en tiempos de crisis* (pp. 119-140). Siglo XXI Editores.

- Deutsche Welle Brasil. (7 de febrero de 2022). Argentina adere a megaprojeto de infraestrutura da China. <https://www.dw.com/pt-br/argentina-adere-a-megaprojeto-de-infraestrutura-da-china/a-60684853>
- Di Yenno, F., Bergero, P. y Calzada, J. (21 de enero de 2021). Cargill encabeza el ranking de exportadores de Argentina en el año 2021. *Bolsa de Comercio de Rosario*. <https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/90595>
- Dinatale, M. (7 de febrero de 2021a). Argentina y China apuran un plan de inversiones por \$US 30.000 millones. *El Cronista*. <https://www.cronista.com/economia-politica/argentina-y-china-apuran-un-plan-de-inversiones-por-us-30-000-millones/>
- Dinatale, M. (27 de diciembre de 2021b). Anticipo: los 17 proyectos que pidió Argentina para que financie China. *El Cronista*. <https://www.cronista.com/economia-politica/anticipo-los-17-proyectos-que-pidio-argentina-para-que-financie-china/>
- Fernández, V. R. (2009). ¿Qué desarrollo regional para qué desarrollo nacional? Desafíos para una Argentina post neoliberal. *Realidad Económica*, 242(2), 102-125.
- Fernández, V. R. y Moretti, L. (2020). Un nuevo sistema mundo desde el sur global: gran convergencia y desplazamiento geográfico acelerado. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 11(2), 313-344. <https://doi.org/10.5209/geop.69203>
- Fernández, V. R., Vigil, J. I. y Seval, M. (2012). Explorando la región. Territorios, escalas y relacionalidades. *Revista de Geografía Norte Grande*, 51, 21-41. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022012000100002>
- Ghiotto, L., & Echaide, J. (2020). El acuerdo entre el MERCOSUR y la Unión Europea. Un estudio integral de sus cláusulas y efectos. CLACSO/Fundación Rosa Luxemburgo. <https://www.clacso.org/acuerdo-entre-el-mercosur-y-la-union-europea/>
- Gramsci, A. (1975). Análisis de las situaciones. Relaciones de fuerza. En *Notas sobre Maquiavelo, sobre política y sobre el Estado moderno*. Juan Pablo Editores.
- Harvey, D. (2005). El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. En L. Panitch y C. Layes (Eds.), *El nuevo desafío imperial* (pp. 99-129). CLACSO.
- Herrera Santana, D. (2019). Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El proyecto "One Belt, One Road" y América Latina". *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y opoder*, 10(1), 41-68. <https://doi.org/10.5209/GEOP.58761>
- IIRSA. (2017). Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2017. <https://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=4621>
- Infocampo. (23 de agosto de 2016). Cofco se quedó con el 100% de Nidera. <https://www.infocampo.com.ar/cofco-se-queda-con-el-100-de-nidera/>
- Kan, J. (2017). Una revisión del modelo de integración regional en América Latina durante los años noventa. Insumos para analizar el escenario actual. *Revista de la Red Intercatedras de Historia de América Latina Contemporánea (Segunda Época)*, (6), 60-80.

- Koop, F. (8 de febrero de 2022). Argentina se suma a la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda. *Diálogo Chino*. <https://dialogochino.net/es/comercio-y-inversiones-es/50966-argentina-se-suma-a-la-iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta-de-china/>
- La Nación. (18 de julio de 2017). Renuevan el swap de \$US 10.375 con China por tres años <https://www.lanacion.com.ar/economia/renuevan-el-swap-de-us-10375-con-china-por-tres-anos-nid2044902/>
- Lander, E. (2019). Crisis civilizatoria. Experiencias de los gobiernos progresistas y debates en la izquierda latinoamericana. CALAS.
- López, E. y Barrera Insua, F. (2020). Valorización dependiente y estancamiento en la Argentina a comienzos de siglo XXI. *Sociohistórica*, 46, e108. <https://doi.org/10.24215/18521606e108>
- Manzanal, M. (2014). “Desarrollo. Una perspectiva crítica desde el análisis del poder y del territorio”, Realidad Económica 283, IADE, Buenos Aires.
- Merino, G. (2020). El ascenso de China y las disputas estratégicas en los grupos dominantes de los Estados Unidos. *Brazilian Journal of Latin American Studies*, 19(37), 44-77. <https://doi.org/10.11606/issn.1676-6288.prolam.2020.169135>
- Merino, G., Bilmes, J. y Barrenengoa, A. (22 de noviembre de 2021). El ascenso de China desde una mirada histórica. *Tricontinental*. <https://thetricontinental.org/es/argentina/chinacuaderno2/>
- Ordóñez, S., Fernández, V. R. y Brandão, C. (2021). *América Latina ante el cambio geoeconómico-político mundial: entre la crisis de hegemonía y las nuevas asimetrías del sur global*. Universidad Nacional Autónoma de México. <https://doi.org/10.22201/iiec.9786073043632e.2021>
- Padula, R. (2010). *Integração regional de infra-estrutura e omercio na América do Sul nos anos 2000: uma análise político-estratégica* [Tesis doctoral, Universidad Federal de Río de Janeiro]. Repositorio institucional de la Universidad Federal de Río de Janeiro.
- Peixoto Batista, J. y Perrotta, D. V. (2018). El Mercosur en el nuevo escenario político regional: más allá de la coyuntura. *Desafíos*, 30(1), 91-134. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/desafios/a.5767>
- Poulantzas, N. (1977). *Poder político e classes sociais*. Martins Fontes.
- Riggirozzi, P. and Tussie, D. (Eds.) (2012). The Rise of Post-Hegemonic Regionalism in Latin America. En *The Rise of Post-Hegemonic Regionalism. The case of Latin America* (pp. 1-16). Springer.
- Rodríguez Díaz, J. D. (2021). Capital transnacional y disputa hegemónica en el Mercosur: una aproximación crítica desde la Economía Política Internacional. *OIKOS*, 20(3), 9-31.
- Sanahuja, J. A. (2012). Regionalismo post-liberal y multilateralismo en Sudamérica: el caso de UNASUR. En A. Serbin, L. Martínez y H. Ramanzini Júnior, *El regionalismo*

- “post-liberal” en América Latina y el Caribe: nuevos actores, nuevos temas, nuevos desafíos. (pp. 19-72). Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales (CRIES).
- Santarcángelo, J., Schteingart, D. y Porta, F. (2019). Política industrial y desarrollo en América Latina: un estudio comparativo de la Argentina, Brasil, Chile y México. En F. Porta y F. Brito (Eds.), *El subdesarrollo en disputa. Indagaciones sobre la Argentina y América Latina* (pp. 201-233). UMET y Unqui.
- Santos, M. y Silveira, M. L. (2001). *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Record.
- Silveira, J. P. (8 de octubre de 2001). *Eixos da América do Sul impulsionarão desenvolvimento*. Notícias do Ministério do Planejamento.
- Silveira, M. L. (1995). Totalidad y fragmentación: el espacio global, el lugar y la cuestión metodológica, un ejemplo argentino. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 14, 53-62.
- Slipak, A. (2014). *América Latina ante China: ¿Transición del Consenso de Washington al Consenso de Beijing?* [Presentación de paper]. VII Jornadas de Economía Crítica, La Plata, Argentina.
- Slipak, A. y Ghiotto, L. (2019). América Latina en la Nueva Ruta de la Seda. El rol de las inversiones chinas en la región en un contexto de disputa (inter)hegemónica. *Cuadernos de Estudios Latinoamericanos (CEL)*, 4(7), 26-55.
- Strange, S. (1996). *The Retreat of the State: the Diffusion of Power in the World Economy*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511559143>
- Svampa, M. (2012). Consenso de los commodities, giro ecoterritorial y pensamiento crítico en América Latina. *Revista OSAL*, 13(32), 15-38.
- Svampa, M. y Slipak, A. (2015). China en América Latina: del Consenso de los Commodities al Consenso de Beijing. *Revista ensambles primavera*, 1(3), 34-63.
- Thwaites Rey, M. (2010). Después de la globalización neoliberal. ¿Qué Estado en América Latina?. *Cuadernos del Pensamiento Crítico Latinoamericano*, 32, 1-18.
- Vaca Narvaja, S. y Zhan, Z. (2018). *China, América Latina y la geopolítica de la Nueva Ruta de la Seda*. Ediciones de la UNLa.
- Vadell, J. (2014). Las implicaciones políticas de la relación China-América Latina: el Consenso Asiático como red de poder global y el caso brasileño. *Comentario Internacional. Revista del Centro Andino de Estudios Internacionales*, 14, 135-161.
- Vadell, J., Secches, D. y Burger, M. (2019). De la globalización a la interconectividad: reconfiguración espacial en la iniciativa Belt and Road e implicaciones para el sur global. *Revista Transporte y territorio*, 21, 44-68. <https://doi.org/10.34096/rtt.121.7146>
- Vega Cantor, R. (2009). Crisis civilizatoria. *Revista Herramienta*. <https://biblat.unam.mx/hevila/HerramientaBuenosAires/2009/no42/3.pdf>

- Villasenin, L. (2021). Las oportunidades de América Latina en su relación con China en el siglo XXI. *Interacción Sino-Iberoamericana*, 1(1), 88-109. <https://doi.org/10.1515/sai-2021-2005>
- Wallerstein, I. (2006). Después del desarrollismo y la globalización, ¿qué?. *Polis*, 13, online.
- Wegner, R. C. (2018). Integração e desenvolvimento econômico: estratégias de financiamento do investimento de infraestrutura sul-americana. *Economía y Sociedad*, 27(3), 909-938. <https://doi.org/10.1590/1982-3533.2018v27n3art8>