

CIDADES PORTUÁRIAS

NOVAS QUESTÕES E

MÚLTIPLAS TEMPORALIDADES



ULPGC
Universidad de
Las Palmas de
Gran Canaria

PORMAR
CÁTEDRA MARÍTIMO-PORTUARIA DE LA ULPGC

PPGH
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



POLIS
LABORATÓRIO DE HISTÓRIA ECONÓMICO-SOCIAL uff

CEZAR HONORATO | DANIEL CASTILLO HIDALGO
ALCIDESIO DE OLIVEIRA JÚNIOR (ORGS.)

CIDADES, PORTUÁRIAS

NOVAS QUESTÕES E
MÚLTIPLAS TEMPORALIDADES

CEZAR HONORATO | DANIEL CASTILLO HIDALGO
ALCIDESIO DE OLIVEIRA JÚNIOR (ORGS.)

ORGANIZAÇÃO

Cezar Honorato & Daniel Castillo Hidalgo &
Alcidesio de Oliveira Júnior

FOTOS

Todas as fotos presentes neste livro foram tiradas por
Emygdio Ribeiro entre 1904-1910 (MIVOP: Fotografias
sob guarda do APERJ)

CAPA & PROJETO GRÁFICO

DaMa Design



Livro produzido com apoio do PROEX/CAPES

As revisões finais dos artigos foram de responsabilidade dos autores

H774 HONORATO, Cezar &
HIDALGO, Daniel Castillo &
OLIVEIRA JÚNIOR, Alcidesio de (orgs.)

Cidades portuárias: novas questões e múltiplas temporalidades /
Vários autores, Niterói: UFF, 2022.

ISBN 978-65-87875-10-1

E-book.

Inclui Bibliografia.

1. História. 2. Portos. 3. Navegações. I. Título.

CDD 900

Sumário

Nota dos organizadores

Cezar Honorato (UFF) & Daniel Castillo Hidalgo (ULPGC-Espanha) & Alcidesio de Oliveira Júnior (UERJ).....6

Prefácio | Portos: narrativas pré e pós-modernas

José Jobson de Andrade Arruda (USP).....8

Apresentação | Puertos y ciudades portuarias, un modelo en construcción

Miguel Suárez Bosa (ULPGC).....18

Cidades portuárias: novas questões e múltiplas temporalidades

Capítulo 1 | Cidades portuárias: tratando de conciliar conflitos econômico-urbanístico-ambientais

Alberto Maia da Rocha Paranhos.....28

Capítulo 2 | Interdependência cidade campo: as articulações entre o Aljarafe e o porto de Sevilha (séculos XIII-XIV)

Renata Vereza (UFF) & Paula Justen (UFF).....51

Capítulo 3 | Comércio proibido de escravos na Bahia: omissão ou conivência?

José Ricardo Moreno Pinho (UNEB).....74

Capítulo 4 | Rio de Janeiro, o porto e a presença espanhola em seu cotidiano

Érica Sarmiento (UERJ) & André Azevedo (UERJ).....102

Capítulo 5 | Entre Salvador e Buenos Aires: a medicina argentina na gazeta médica da Bahia no último quartel do século XIX

Cleide de Lima Chaves (UESB).....127

Capítulo 6 | O porto de New Orleans como anfitrião: a exposição internacional industrial e centenária do algodão, em 1884

Mônica de Souza Nunes Martins (UFRRJ).....149

Capítulo 7 Porto de Itajaí: tensões políticas e cultura operária: uma análise das experiências dos portuários de Itajaí (SC) entre 1900-1930 <i>André Luiz Rosa</i>	184
Capítulo 8 Portos do cacau: Ilhéus, Bahia e Takoradi, Costa do Ouro (1925-1945) <i>Luciane Aparecida Goulart (UESC) & Flávio Gonçalves dos Santos (UESC)</i>	215
Capítulo 9 Las ciudades portuarias de la hidrovía Paraguay-Paraná. El surgimiento de una nueva dinámica frente a los hinterlands dominantes del Cono Sur a finales del siglo XX <i>Miguel Ángel de Marco Jr (UBA/USAL)</i>	248
Capítulo 10 A “parede” e o porão: uma análise das alterações promovidas pelas leis de modernização dos Portos no mercado de trabalho portuário no Espírito Santo (1993-2017) <i>Luiz Cláudio M. Ribeiro (UFES) & Gracineide Souza (UFES)</i>	279
Capítulo 11 O Advento dos Portos Inteligentes <i>Leonardo Cruz (UFF) & José Viterbo Filho (UFF)</i>	319
Quem escreve	342

Las ciudades portuarias de la hidrovía Paraguay-Paraná. El surgimiento de una nueva dinámica frente a los hinterland dominantes del cono sur a finales del siglo XX

Miguel Ángel De Marco (hijo)

Resumen: La siguiente contribución es un aporte al estudio del protagonismo internacional de los actores públicos y privados de las ciudades portuarias del litoral fluvial de los ríos Paraná y Paraguay a favor del desarrollo de sus regiones en la primera y segunda globalización. La investigación, que emplea herramientas metodológicas de la historia regional, la historia local y la historia de las relaciones internacionales, tiene por propósito evaluar la materialización del “Proyecto Hidrovía Paraguay Paraná-Puerto Cárceles a Nueva Palmira (en el período 1988-1998)” en su carácter disruptivo de la posición tradicionalmente observada por las ciudades portuarias de los hinterland subordinados del Cono Sur para asumir un nuevo protagonismo frente a las “ciudades mundo” dominantes.

Palabras-clave: Historia. Hidrovia. Puertos.

I. Planteo metodológico: De la historia regional a la historia económica de las relaciones internacionales

La comprensión de la dinámica de la ciudad portuaria en su carácter de región articuladora de “lo local”, “el hinterland” y el “foreland” es un campo propicio para el diálogo de enfoques historiográficos y el ejercicio interdisciplinar.

A mediados del siglo XX, investigaciones impulsadas por la renovación de corrientes históricas, entre ellas las que reconocían fuerte influencia de la “Escuela de los Annales”, observaron que la historia política y la historia económica y social estaban entrelazadas por factores estructurales y supraestructurales, y que los factores internos y externos a su vez se engarzaban en sistemas y modelos económicos. Es precisamente el estudio de las ciudades portuarias regionales (en adelante CPR) un ámbito fértil para el abordaje de la historia local, nacional, internacional y global, que además aporta un amplio potencial para la diseminación social de una temática con implicancias presentes en la vida misma de “los porteños” de todos los países: la gobernanza, y el desarrollo sustentable.

Es observable la reiteración de patrones a gran escala sistémica, a lo largo de los siglos, de las CPR, tal como sucede con las estrellas del sistema solar, no obstante, cada ciudad portuaria dispone de una dinámica particular proporcional al grado de “interrelación de todas las fuerzas” sobre las que ejerce un rol de mediación (BROEZE, 1987) y por lo tanto cada una en sí dispone una dimensión regional sobre la que opera a manera de cascada y de la cual también se nutre y comparte, transformando “el entorno, su gente y la cultura” (GUIMERÁ RAVINA, 2002, p. 285-305).

Así surge la conveniencia de centrar el enfoque en el carácter de artefacto (material e inmaterial) representado por las ciudades portuarias, construido y configurado por actores institucionales y e individuales como mediadores de las tensiones entre el foreland y el hinterland. Esas “piezas” son esencialmente históricas al punto mutar en su funcionalidad individual, por obra de ese mismo flujo y reflujo entre lo exterior y lo interior.

Las CPR son nodos cruciales que inciden en la configuración de territorios como mediadores entre los hinterland y “lo global” y por eso su

supervivencia está precisamente relacionada con regular y disminuir las tensiones de los procesos de integración. A su vez en su condición de nodos generan “nodrizas”, CPR subordinadas que reproducen el modelo permitiendo subsistir al todo como parte de la cadena de relación. Entre las CPR centrales y periféricas existen flujos que comunican el sistema, conteniendo una conjunción de diversas motivaciones que derivan en acciones dentro de un espacio y un contexto histórico, en escalas personales y comunitarias (PALMERO, 2008, p. 15). De allí que en las investigaciones acerca de la historia de la dinámica de las ciudades portuarias requiere formarse en la articulación de renovados enfoques historiográficos que sean “operativos” a la hora de avanzar en su comprensión compleja y en sus escalas espaciales, y permeables a la consulta multidisciplinar, especialmente entre una labor mancomunada de científicos sociales. Por otra parte, teniendo en cuenta que la conformación de los hinterland se relaciona con la capacidad de las CPR para movilizar los flujos y sus modos de relacionarse con los medios de circulación podría ser necesario al historiador analizar detenidamente el crecimiento, la maduración, desgaste y decadencia de dichas aptitudes que se modifican con el devenir mismo como consecuencia de conceptos y paradigmas válidos para un tiempo y no para otros (BUNGE, 1999, p. 332).

El campo de estudio de las ciudades portuarias en su dimensión regional favorece la comprensión del complejo de relaciones que posibilitaron el desarrollo de los hinterland y al mismo tiempo coopera en la comprensión integral del pasado. Siguiendo a Sara Mata, se entiende a la región como “un conjunto sistémico, una estructura que caracteriza su funcionamiento” a través de variables como población, producción y circulación mercantil, fructíferas a la hora de explicitar un universo analítico regional (MATA de LOPEZ, 2003, s/p).

Susana Bandieri, en la línea de Carlos Assaudourian invita a “descubrir las producciones dominantes en cada sociedad y a partir de allí reconstruir las relaciones esenciales de todo el sistema rescatando la singularidad del proceso de estudio, sin perder de vista la totalidad del proceso histórico del período estudiado. Se lograba, entre otras palabras, establecer el difícil equilibrio entre lo “micro” y lo “macro” una propuesta que encuentra en las CPR, las mayores

posibilidades porque precisamente es mediadora en estas escalas. Cada CPR es propiamente una región funcional, sistémica, en un sistema territorial integrado, algunas más dependientes que otra del medio físico. Bandieri apeló a una construcción regional para su interpretación de “la región del Comahue” y la Patagonia intercordillerana argentino chilena, comenzando por “la actividad regional históricamente dominante; sus modalidades productivas y de intercambio; y los sujetos sociales involucrados percibiendo de la supervivencia de una compleja red de relaciones económicas y socioculturales” vigentes desde la etapa indígena, detectó “los elementos que facilitaron la perdurabilidad de tales contactos”(BANDIERI, 2005, p. 109). Similar recorrido, aplicado a las CPR fluviales de la Cuenca del Río de la Plata, ofrece una propuesta válida para un trabajo que necesariamente debe ser en red. Desde el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales del Idehesi Conicet, enfatizamos además que para analizar las construcciones identitarias de las CPR es conveniente ir “más allá del mercado”, que si bien puede ejercer un rol de ordenador u orientador de dinámicas de relación no pueden entenderse, por no circunscribirse a bienes mercantiles, como la región misma. (GALLEGO MARTINEZ, 2007, p. 131).

2. Las CPR de los procesos globales

Ya hace medio siglo Fernand Braudel afirmaba que la dinámica del capital a partir del siglo XV demostraba la existencia de una “economía-mundo” en un espacio geográfico determinado, dividido en zonas: un corazón, la región del centro de poder; las zonas intermedias, pivotes del poder central; y las marginales que a diferente de las anteriores son subordinadas y dependientes más que participantes (BRAUDEL, 2002, p. 33). Una economía-mundo no puede vivir sin su centro ocupado sucesivamente por Venecia, Amberes, Génova, Ámsterdam, Londres, y de allí al Nueva York, a partir de la tercera década del siglo XX. Cada cambio, sostiene Braudel, estuvo precedido por crisis y luchas económicas y que es precisamente de este escalonamiento entre el corazón, la zona intermedia, la periférica donde el capitalismo obtiene sus mayores réditos. “El capitalismo vive de este escalonamiento regular: las zonas externas nutren a las zonas intermedias y, sobre todo, a las centrales. ¿Y qué es el centro sino la punta culminante, la superestructura capitalista del conjunto de la edificación?”, y por ende el

capitalismo necesita de ‘la complicidad internacional’”, afirma no sin concluir que las ciudades dominantes en una economía mundo son imperiales, que antes de acceder a esta posición cumplen con dos fases: la creación y dominación urbana y una dominación nacional. (BRAUDEL, 2002, p. 37).

Si bien el historiador francés no define a las mencionadas ciudades en su dimensión portuaria lo son y por lo tanto su clásica interpretación atañe directo a nuestro campo de estudio: las CPR como corazón de esa dinámica relacional, como punto de partida y llegada de los flujos, y que obtienen las ventajas de la intermediación de las lejanías. Las CPR, tanto las centrales como las intermedias y subordinadas pueden también ser analizadas como hacedoras de un poder relacional con capacidad de influir no sólo en la relación de su entorno y en función de sus intereses, sino de la proyección de conjunto de sus actores.

Las principales teorizaciones en relaciones internacionales finalizada la Guerra Fría (SALOMÓN, 2001, p. 7) ampliaron el concepto de actor internacional que hasta entonces centraba en el Estado y las organizaciones internacionales estatales influencia en la esfera internacional. A partir de la década del 70 del siglo XX, se reconocieron como tales a las empresas multinacionales (algunas de ellas dedicadas a las construcciones portuarias), las organizaciones no gubernamentales, la opinión pública, los grupos de presión o los individuos; y diez años más tarde llegaría el turno de entenderse como tal a los estados federados, las comunidades autónomas, las regiones y los municipios. El concepto de lucha fue siendo reemplazado por el de negociación, nuevas interacciones pasaron a ser juzgadas como relevantes, entre ellas las relacionadas con el transporte y los movimientos físicos de objetos y bienes que si bien no eran nuevas si lo fueron en la consideración teórica. (GARCIA SEGURA, 1992, p. 13).

La historia demuestra que los procesos globales se instituyeron a partir de redes y rutas sobre la base de ciudades portuarias, que al consolidarse formaron corredores (FERRER, 2010, p.29) y circuitos comunicacionales de los nuevos sistemas relacionales. Las primeras “Gateway” americanas del Imperio español fueron La Habana, Veracruz, Portobello, Panamá, Cartagena de Indias, y en el Río de la Plata, Asunción, Santa Fe y Buenos Aires, entre otras, desde las

cuales se trazaron los ejes de penetración hacia el interior del continente y que quedaron de esa manera unidas en dependencia a la Corona española. Por eso los primeros trabajos de historia económica relacionado con la historia de las ciudades puertos llegaron junto con el estudio de las rutas del comercio y más específicamente aun con la evolución del tráfico de un determinado tipo de producto exportado: la ruta de la seda, de las especias, del oro y la plata, de los esclavos, del vino, etc. (GUIMERÁ RAVINA, 1999, p. 291)

A finales del siglo XIX, durante la primera gran globalización del capital las CPR volverían a ser unidas como cabecera regional, tanto en las nuevas naciones como en la antigua “madre patria”. Las ciudades más beneficiadas por las nuevas infraestructuras de transporte fueron las ciudades portuarias, reforzadas en su carácter de nodos articuladores de los mercados en distintas escalas: internacional, regional, nacional y local. (RUEDA, y otros, 2008, s/p).

Es esta etapa de la historia portuaria, 1860-1914, es la que ha recibido mayores aportaciones de investigadores en la temática, en los últimos veinte años, muchas de las cuales superaron los enfoques exclusivamente locales o específicos carentes de imbricación con otras escalas o diálogo con otros enfoques. Suarez Bozza, Jiménez González, y Castillo Hidalgo han abierto un camino con amplias posibilidades, encuadrándose “en la historia atlántica” y en la metodología de la Escuela de Southampton “desde una visión diacrónica de la geografía histórica, expuesta por Hoyle en 1997 y el método locacional de Tobal 2000, para ubicar el conjunto de empresas del que depende el accionar del puerto” (SUAREZ BOSSA y otros, 2011, p. 74).

Distinta ha sido la suerte, en la historiografía en lengua española, de los estudios sobre las CPR de la segunda globalización, que en el caso argentino se hace más visible en las últimas tres décadas del siglo XX, que aguardan su turno en la preferencia de los estudiosos del pasado. Sin embargo es necesario subrayar que ya se encuentran avanzando en la temática cultores desde las más variadas disciplinas, como ya ocurrió en su momento (finales de 1980 a principios 2000). A favor de este empeño es que se percibe una mayor permeabilidad y validación científica hacia la historia del tiempo presente y la conformación de equipos interdisciplinarios. Asimismo se hace más visible un creciente interés por analizar la dinámica de las CPR intermedias y subordinadas que en la segunda

globalización bregaron por un mayor protagonismo ante la preminencia de las CPR centrales, líderes de la primera y la segunda globalización.

3. La hora de las ciudades portuarias subordinadas

Las CPR subordinadas podrían ser entendidas, en el caso argentino, como aquellas que en algún aspecto de su actividad portuaria se encuentran limitadas bajo la dependencia de otras que detentan el control y la fuerza de aplicación de un determinado ordenamiento jurídico y legal. Puede ser también el caso de autoridades portuarias descentralizadas de un gobierno nacional pero que se encuentran sujetos a una autoridad provincial (estadual) o sujetos en la toma de decisiones a reparticiones del Poder Central en alguna actividad directamente implicada con su desarrollo: por ejemplo el dragado de acceso a una terminal, a la dotación de obras de conectividad, o a las posibilidades de comercialización.

En las dos últimas décadas del siglo XX las CPR subordinadas (tanto las de elevadas, intermedias o baja actividad, por su tradición y volumen operativo) ubicadas en territorio argentino, dieron los primeros pasos en la revalidación sus títulos como “ciudades portuarias”, líderes de su propio hinterland, y al compás de la segunda globalización se autodefinieron, a través de sus actores públicos y privados, como “puertas” de oportunidades comerciales de la integración y los corredores bioceánicos. Por otra parte, la reforma Constitucional de 1994 habilitó a las provincias a conformar bloques regionales para la obtención de mayores posibilidades de desarrollo, organizando misiones al exterior del país y firmando acuerdos de cooperación (DE MARCO-NICOTRA, 2007, p. 94). En ese contexto que a través de sus actores las CPR reclamaron para sí mayor cabida en múltiples cuestiones, desde lo urbanístico (por ejemplo la cesión de terrenos y de espacios ferro portuarios en desuso para reformas urbanísticas en procura de recuperar los waterfront “perdidos” cien años antes, en la primera globalización) hasta las posibilidades de arbitrar sus propias obras de infraestructura, pasando por lo más sensible: el posicionamiento como terminal del tráfico, preferentemente de ultramar y punto de partida transcontinental de determinada producción (VESCLIR, 2014).

El modelo tradicional de “gobernanza” portuaria centralizada, burocrática y estatista fue cediendo lugar al de una gobernanza descentralizada con mayor

participación de actores públicos y privados (MARX, 2008, p. 64), lo que se tradujo en la nueva ley de puertos de 1992, que desreguló el sistema, posibilitó la habilitación de puertos privados de uso público, y dio el marco a la transferencia de puertos nacionales a los gobiernos provinciales, que a su vez constituyeron entes de administración mixtos.

En la actualidad las ciudades portuarias son reconocidas sin como actoras de la diplomacia, cuentan con la posibilidad de contar con agenda internacional propia “y la capacidad de defender posiciones del mundo local en los diversos foros y encuentros internacionales”, y a “actúan en la práctica de las relaciones internacionales y son capaces de ejercer influencia sobre el conjunto del sistema”(MARX, 2008, p. 72). Por eso son actores pero no sujetos internacionales. Los actores de la CPR -la globalización ha coadyuvado al reconocimiento creciente de las empresas multinacionales, organizaciones no gubernamentales, instituciones crediticias y de la opinión pública, para que pudieran hacer oír su voz en defensa de sus terminales e intereses propios- forman parte de lo que se ha dado en llamar “sociedad internacional” pero no simplemente por el hecho de residir en ellas sino “por su capacidad efectiva para generar y/o participar en unas relaciones internacionales con otros grupos que pertenecen a la misma sociedad internacional” (CALDUCH, 1991, s/p).

Cabría preguntarse si aun así, aquellas ciudades portuarias que son a su vez sede de autoridades estatales administrativas, político-legislativas, están efectivamente dispuestas a ceder parte del evidente control que actualmente tienen sobre las posibilidades de orientar flujos y con ellos las posibilidades de desarrollo de las CPR subordinadas. En el caso de la Cuenca del Plata la preponderancia de la ciudad portuaria de Buenos Aires ha sido elocuente, configurando un modelo de concentración que perdura hasta el presente, en desmedro de las posibilidades de otras urbes con puertos del propio país. Tanto en la primera como en la segunda globalización la centralidad jugó a favor del puerto Buenos Aires, no sólo por el control de las rentas aduaneras sino también por un aspecto clave para la adaptación de la infraestructura portuaria (de exclusiva jurisdicción nacional) al comercio internacional, como es la obtención de créditos internacionales. Asimismo tuvo el timón de los sucesivos proyectos de Nación, las prioridades de los gobiernos, y la aplicación de las

políticas portuarias (RAPOPORT y otros, 2014, p. 199).

Aun así, con semejante limitación, los puertos fluviales argentinos de la Cuenca del Plata configuraron los procesos históricos de sus regiones, pero sirviendo a la infraestructura básica sobre la que se estructuró la economía, la política y la consiguiente acumulación del poder en la Argentina. La creación, expansión y modernización de los puertos en el período 1880-1914, durante la denominada “Primera Globalización” no se ajustó a “un sistema portuario” formalmente diseñado para la interacción y complementariedad de las producciones regionales. Las ciudades puertos, absorbidas en su dinámica, por el comercio de exportación (a excepción del de Buenos Aires que guardó para sí la importación), compitieron entre sí por la modernización de sus respectivas instalaciones portuarias, en una carrera por obtener los recursos o los permisos pertinentes de parte del Congreso y el Poder Ejecutivo Nacional para hacerlos efectivos (LAZZARO, 1992, p. 229).

4. El caso del Cono Sur y el “hinterland disputado”

La estratégica región fluvial de las nacientes de los ríos Paraguay y Paraná, teñida durante siglos por rivalidad hispano-lusitana y que fuera teatro de sangrientos enfrentamientos bélicos entre países hermanos en el siglo XIX y XX — la Guerra de la Triple Alianza y la Guerra Chaco Paraguaya —, experimentó entre 1960 y 1991 la tensión de presiones geoestratégicas de los gobiernos militares que gobernaban por entonces Bolivia, Brasil, Paraguay y Argentina. Las cancillerías y las fuerzas armadas de estos países, a muy pocos años de finalizada la Segunda Guerra Mundial, en el marco de la Guerra Fría, se guiaron por hipótesis de conflicto, tanto para la guerra como la paz, y que comprendían diversos frentes, desde el Atlántico hasta el continental, siempre ponderando las ventajas para mantener expedito los accesos a los posibles teatros de operaciones bélicas (TERZAGO CUADROS, 2005, p. 28). Las CPR y sus hinterland fueron entendidas en esta interpretación como objetivos estratégicos. Quizás uno de los ejemplos más notorios fue la situación planteada entre las repúblicas de Bolivia y Chile como consecuencia de un conflicto armado sostenido en el siglo XIX y que significó un desmembramiento territorial que cambiaría la realidad del circuito comercial de la región y que condenaría a Bolivia a la mediterraneidad.

Las dos grandes CPR del Cono Sur, San Pablo (puerto de Santos) y Buenos Aires, que en la primera globalización configuraron los hinterland más dinámicos de la región, convirtiéndose en máximos exponentes de ciudades mundo, la modernidad y la modernidad de sus respectivos países conformaron dos polos que no cesaron de atraer población y recursos. Sus elites contribuyeron a definir su condición de actores protagónicos de las relaciones internacionales dispuestos a no ceder posiciones en la región y sacar provecho dentro de la lógica de emprendimientos capitalistas clásicos (HONORATO, 2016, p. 191).

Al momento de la segunda globalización estas megalópolis sumaban entre ambas una población superior a la de toda la Argentina. La tesis de Eduardo Thenon Barragan es que “en la franja de transición” conformada entre estos dos espacios con el transcurrir del siglo XX y hasta 1990, surgió lo que definió como un “hinterland disputado”, al que él le dio una forma de triángulo isósceles, con base en el frente costero del Estado de Río Grande en Brasil tenía como punto vértice la ciudad boliviana de Santa Cruz de la Sierra (THENÓN BARRAGÁN, 2000, P. 15); comprendiendo parte de las provincias argentinas de Misiones, Corrientes, Chaco y Formosa, casi todo Paraguay y el Estado de Santa Cruz en Bolivia. Las CPR de dicha demarcación tuvieron a lo largo de esas décadas una reducida actividad portuaria de subsistencia y sus hinterland fueron los menos desarrollados del litoral fluvial argentino. En Paraguay, el puerto de la capital, Asunción, al igual que los argentinos, se encontraban prácticamente detenidos en el tiempo, prestando un servicio de cabotaje mínimo de productos de la zona. Desde la capital paraguaya, hacia el norte, incluso en la frontera con Bolivia, sólo existían improvisados amarraderos. El elemento común: la profundidad del río sólo permitía el tránsito de barcos de muy poco calado.

5. El hecho disruptivo: La hora de las CPR subalternas de la Cuenca del Plata

Existe en la historia del Cono Sur un hecho disruptivo en el proceso aquí descrito, en el que las CPR subordinadas, (de elevada, intermedia o baja actividad) y periféricas del esquema bipolar San Pablo-Buenos Aires adquirieron un singular protagonismo con la intencionalidad de generar un eje de desarrollo alternativo, con cabida para las ya mencionadas CPR del hinterland fronterizo y

en cierta manera “tapón” de aquellas dos ciudades mundo. Me refiero al Proyecto Hidrovía Paraná Paraguay, Puerto Cáceres-Nueva Palmira, (en adelante PHPP), que a partir del año 1988, alentado por las posibilidades del boom de la soja, como “mercadería sostén”, en centro este de Brasil, activaría las potenciales posibilidades de movilizar por vía fluvial distintos productos. Así se conformó una liga implícita que por un lado tuvo a las incipientes terminales portuarias fluviales del oriente boliviano, del centro sur brasilero, el oeste paraguayo, y los litorales argentinos y uruguayos liderados por el complejo portuario público y privado que se estaba conformando en la zona del “up river” (entendiendo por tal al complejo de terminales público y privadas en torno a la ciudad de Rosario como epicentro), y que debió lidiar una intensa campaña contra los intereses de la tradicional dueña de los ríos interiores: Buenos Aires. La nueva dinámica fluvial de la hidrovía y el eje Paraguay Paraná, a partir de los 90 del siglo XX, se sostendrá en los actores empresariales, políticos y productivos de las siguientes CPRsubordinadas, intermedias: Rosario, San Nicolás y Santa Fe (Argentina); Montevideo, (Uruguay); Asunción (Paraguay) y Campo Grande (Brasil). También activarían el vertiginoso desarrollo de flamantes terminales en CPR de Nueva Palmira (Uruguay), Zarate-Campana, San Lorenzo, Reconquista, y Puerto San Martín (Argentina), Puerto Sánchez, Central Aguirre-Puerto Busch (Bolivia) yrevitalizaría antiguos enclaves relegados en el hinterland “tapón”.

A mediados de la década del 70 del siglo XX Argentina continuaba sin poder salir de sus clásicos atolladeros: Inestabilidad institucional, desorden macroeconómico, debilidad en su densidad nacional; ausencia de un consenso básico del proyecto de país y de una estrategia de desarrollo y por ende una ausencia de una concertación social para sustentar la formación de una economía avanzada, integrada y abierta (FERRER-ROUGIER, 2010, p. 117). Con esas características el país ingresó a la segunda globalización. Las necesidades de modernización de una vetusta infraestructura portuaria llevó a que en tiempos de la dictadura militar sehabilitaran puertos privados de uso privado y que posibilitó durante la década del 80 la conformación del mayor polo de terminales privadas de la Cuenca del Plata, en el “up river” de Rosario, algunas de ellas empresas multinacionales con sede también en Brasil y que estaban invirtiendo cuantiosas cantidades en preparar la infraestructura

necesaria como para procesar la soja y minerales que provendrían desde el mencionado país, en el recientemente creado en 1977 el Estado de Mato Grosso do Sul, con capital en Campo Grande. Cobraría sumo interés conocer el lugar de los puertos asignados en el Grupo de Trabajo de la Superintendencia del Plan de Valorización Económica de la Región de Fronteras Sudoeste, surgido en 1960 para evaluar las posibles conexiones Paraguay-Paraná, Paraná-Atlántico, Uruguay-Atlántico y Uruguay Paraná, siendo la primera en concretarse la Paraná Atlántico en el período estudiado a través del trazado Paraná Tieté canal interconexión-Paraíba Atlántico (THENÓN BARRAGÁN, 2000, p. 228).

Investigaciones propias permiten adherir a la mencionada tesis de Barragán que el PHPP posibilita las CPR intermedias promover herramientas para su desarrollo y el de la franja de transición, incorporándose como actor dentro los hinterland de San Pablo y Buenos Aires.

En la primera globalización los puertos argentinos lucrativos fueron entregados al capital privado internacional y los de dudosa rentabilidad fueron construidos y administrados por el Estado. Unos y otros compitieron entre sí (aun integrando una misma provincia) y fue en aquel entonces donde las dirigencias de las ciudades del litoral exhibieron potencialidad, fortalezas y debilidades, a la hora de constituirse en elementos de presión para la defensa de sus hinterland. Los puertos no constituyeron un sistema nacional y compitieron por su propia supervivencia o afanes particulares conformando áreas de influencias. Hacia el “up river” de Rosario, con mayoría de inversión privada, confluyeron las producciones de un hinterland amplísimo, que comprendía la Mesopotamia, el centro y noreste del país, parte de Misiones y Paraguay. En la segunda globalización será el mismo complejo rosarino (pero con nuevos inversores principalmente del sector granario) quién en una campaña liderada por el sector de privado portuario y las bolsas de comercio y cereales, aspiró a garantizar la profundización del dragado y balizamiento del río de la Plata y el río Paraná, hasta entonces una función que se encontraba en manos del Estado Nacional a través de una repartición, la Dirección General de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (en adelante DNCPyVN), dependiente del ministerio de Obras Públicas de la Nación, con sede en el puerto de la ciudad de Buenos Aires y con subdelegaciones dependientes en el interior del país.

6. La Hidrovía Paraguay-Paraná

El aprovechamiento integral de las cuencas fluviales ocupó un lugar prioritario en la agenda de los países económicamente más desarrollados a partir de la década del 30 del siglo XX (DOUROJEANNIL, 1994, p. 111). En nuestra región también se cristalizarán instancias supranacionales para avanzar en acuerdos de comercio y navegación entre los países mediterráneos y los marítimos, como un esfuerzo para superar las causas que condujeron a la guerra entre Paraguay y Bolivia (también denominada Guerra del Chaco, 1932-1935), entre otras instancias conflictivas.³

A la luz de las experiencias ya exitosas en materia de ordenamiento de los ríos interestatales comenzó a ganar cada vez más espacio en la agenda de los países un abordaje regional de la Cuenca del Plata como un hecho geográfico innegable para toda política de desarrollo, entendiéndola como un sistema hidrográfico común, compuesto por subsistemas: ríos como el Paraná, el Uruguay, el Paraguay, el Iguazú y el de la Plata, con un “hinterland” de 3.230.000 kilómetros cuadrados, en la que la decisión adoptada por algún país podía tener acción inmediata en los restantes. Por ejemplo, si se decidía construir represas que modificaran el caudal de agua y con eso la factibilidad de la navegación.⁴

La formalización o acta de nacimiento del Comité de la Cuenca del Plata como instrumento de consenso de los países, ocurrió el 27 de febrero de 1967. Los cancilleres de los países del Plata reunidos en Buenos Aires acordaron una declaración conjunta sugiriendo la realización de obras multinacionales, bilaterales y nacionales, útiles para el progreso de la región, como la interconexión fluvial.⁵ Estos propósitos se oficializaron finalmente el 23 de abril de 1969 con la firma en Brasilia del Tratado de la Cuenca del Plata. La trascendencia otorgada a la temática por los gobiernos de la región y la disponibilidad del Banco Interamericano de Desarrollo de financiar estudios de factibilidad fue un

3 *Antecedentes sobre el desarrollo de la Cuenca del Plata*. Documento de consulta preparado por la División de Codificación del Departamento de Asuntos Jurídicos de la Unión Panamericana, Secretaría de la OEA, Washington DC, 1967, p. 4.

4 José L. Milia, “La Cuenca del Plata y la asfixia de los puertos del Paraná”, *La Prensa*, Buenos Aires, 22 de julio de 1968.

5 *La Nación*, Buenos Aires, 28 de febrero de 1967.

poderoso aliciente.⁶

Más allá de las confrontaciones libradas en el terreno de la discusión ideológica, como resultado de las tensiones alimentadas por las hipótesis se estaba operando un hecho verificable, como se ha dicho, la expansión de la frontera de la soja en Brasil también en la zona de la Cuenca del Río de la Plata, proceso iniciado en la década del 60 del siglo XX y que en su momento se comparó “con el hallazgo de un gran yacimiento en el negocio petrolero que brotó en todo el sur brasileño” en razón del valor que adquirió este producto en el mercado internacional para la alimentación de animales en países europeos y Japón. “compañías tales como Sanbra -subsidiaria de Bunge-, Cargill, Continental, Cook Industries, Anderson-Clayton y Louis Dreyfus levantaron plantas procesadoras multimillonarias” las que impulsaron corredores logísticos para acercar la soja del interior hacia la costa (MORGAN, 1979, p. 233).

No faltó quién sostuviera que el boom sojero sería como una punta de lanza para abrir el mercado al capital extranjero alentado por la política del gobierno brasileño de controles discretos y livianos, e incentivos fiscales.

Por otra parte, Brasil se hallaba imbuido, en especial a partir de los 70 del siglo XX de una prédica de racionalización de los procesos de producción, en sus distintas fases, adoptando modernas concepciones logísticas, creando instituciones especializadas en la temática. El concepto central pasó siempre y no sólo en ese momento por integrar horizontalmente el país (MOREIRA DOMINGUES DA SILVA, 2011, p. 143), sin embargo, en la década del 80 se encontró con una situación a resolver que si bien tenía a la soja, como se dijo, por “punta de lanza” se relacionaba con las expectativas de avanzar mediante el saneamiento sobre los pantanales del Mato Grosso (que no se trataba de pantanos sino de terrenos duros y firmes, bajos y planos, sujetos a inundaciones anuales y que constituían la mayor llanura inundable de América del sur, un tema controversial si se tiene en cuenta que ese territorio influía en las bajantes y crecientes del río Paraguay, teniendo un efecto retardador de las crecidas en todo el eje del Paraná argentino, y que era una reserva ecológica de magnitud)⁷ y zonas de influencia, y como transportar desde allí importantes volúmenes de

6 *La Capital*, Rosario, 3 de octubre de 1966.

7 Nicolás Moscovich, “Hidrovia Paraguay-Paraná”, *La Prensa*, 1 de febrero de 1991.

cereales. La vertiginosa expansión de la soja, en el centro oeste de su territorio llegó a significar en los 90 el 40% de la producción nacional, volúmenes que obligó a abordar soluciones para esos nuevos problemas logísticos por la distancia de los sembradíos de los puertos próximos del río Paraguay, que carecían de rutas asfaltadas, y los centros de procesamiento, encareciendo el valor final de ese producto (MOREIRA DOMINGUES DA SILVA, 2011, p. 150).

Brasil, que representaba el país con mayor superficie en la Cuenca del Plata (un 46% de la misma), parecía haber logrado objetivos de su integración geoeconómica de su territorio. Había construido 42 represas; inaugurado la hidrovía Tieté vinculando el Paraná con el Atlántico y otra serie de corredores, uniendo el interior de su país con docenas de puertos de aguas profunda para la exportación. Los especialistas advirtieron que habiendo alcanzado ya ese objetivo apostaba a partir de entonces a la Cuenca Amazónica y no a la del Plata, a la circulación transversal y no vertical, lo que quedaba evidenciado en su voluntad de no establecer esclusas en Itaipú. Sin embargo, quedaba un desafío común entre Argentina, Brasil, Bolivia y Paraguay, el desarrollo de las regiones mediterráneas más atrasadas y alejadas de los centros de poder económico de sus respectivos países, en donde si cobraba especial significado “una complementación armónica”.⁸

En la Segunda Reunión de Ministros de Transportes, celebrada en Santiago de Chile, en septiembre de 1989, se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), con la sigla “CIH”. Sus funciones fueron: determinar la prioridad de las obras y los proyectos a ser emprendidos; contribuir a compatibilizar la legislación vigente aplicable a la Hidrovía de los países de la Cuenca del Plata en materia de transporte y navegación fluvial, y evaluar las fuentes de financiamiento para las obras y proyectos.⁹

Hasta entonces la actuación de los ministros de los países había sido clave pero se requería un pronunciamiento político unánime de los primeros mandatarios y esto ocurrió el 6 de agosto de 1989, los presidentes de Argentina,

8 Nicolás Boscovich, *La Prensa*, 30 de julio de 1990.

9 *Estudio para el desarrollo del puerto de Rosario*, Fundación Banco Municipal de Rosario, Rosario, 1995, p. 210.

Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, Carlos Menem, José Sarney, Andrés Rodríguez, y Julio Sanguinetti, respectivamente, celebraron en la ciudad de la Paz una reunión cumbre, en la que a nivel presidentes de Estado se anunció “el Proyecto de la Hidrovía Paraguay Paraná”. (RICO FRONTAURA, 1996, p.10).

Meses más tarde, en noviembre, la empresa consultora Internave, de Brasil, dio a conocer el documento: “Estudio de viabilidad económica de la hidrovía Paraguay-Paraná”. En mayo de 1990 se produjo la primera reunión de CIH, incluyendo como observadores a representantes de siete organismos internacionales: CEPAL, ALADI, PNUD, Banco Interamericano de Desarrollo (en adelante BID), y el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (en adelante INTAL), entre otros. También asistieron dueños de empresas navieras y armadoras de los cinco países, entre otros. La Cuenca del Plata, según se afirmaba por entonces, “el eje sobre el que se estaba llevando a cabo el proceso de integración más dinámico y ambicioso de América Latina” (SANCHEZ GUIJÓN, 1999, p.9). Siendo potencialmente una de las más importantes del mundo, había “sufrido un retroceso histórico con respecto a su influencia tradicional en la evolución de las sociedades localizadas en la cuenta”, y que por ende, el sistema fluvial, estaba, en cierto modo, “marginalizado”. Por el contrario, el elevado desarrollo del ferrocarril en Argentina y Brasil respondía a un tipo de expansión que buscó la integración nacional de sus propios territorios, mientras que la integración de los países con el exterior se dio a través del tráfico automotor, tal como lo revelaba la existencia de 16 puentes carreteros internacionales y ninguno ferroviario. En general, la integración de las zonas fronterizas aun se encontraba “en un grado primario de desarrollo” (SANCHEZ GUIJÓN, 1999, p.111).

7. Los polos más dinámicos: Estados “del interior”

El PHPP se sostuvo principalmente en su etapa de inicio y despegue en los polos dinámicos principales, ambos subalternos de los poderes centrales de los países del Cono Sur: En el norte, la amplia región del Mato Grosso (Brasil), el oriente boliviano y el norte paraguayo, y en el sur, la gran zona interprovincial de Rosario en Argentina, unidas por el transporte, comercialización, y procesamiento de mercadería a granel: cereales y minerales.

Estos dos centros estaban liderados por las CPR subordinadas -a las ciudades mundo de San Pablo y Buenos Aires- pero de mayor actividad de la Hidrovía Paraná Paraguay en el período estudiado alcanzaban, el número de doce (7 de Argentina, 2 de Brasil, 1 de Bolivia, 1 de Paraguay, 1 de Uruguay); las que se hicieron eco del reclamo de integración y desarrollo de casi centenar y medio de ciudades portuarias y enclaves, la gran mayoría ubicadas en la franja de transición o zona de disputa de menor crecimiento de los dos grandes polos. Las ciudades subordinadas de mediana y baja intensidad eran treinta y ocho: 22 de Argentina, 6 de Brasil, 6 de Paraguay, 3 de Bolivia, 2 y 1 de Uruguay; y las poblaciones menores con embarcaderos eran ciento siete: 55 argentinas, 45 paraguayas, 8 brasileñas, 52 argentinas y 2 uruguayas.¹⁰

Hacia 1991, en Mato Grosso del Sur, producía 2,5 millones de toneladas de porotos de soja, disponía fábricas aceiteras que exportaban el 75% de su producción de harina de soja, y recientemente había inaugurado un puerto sobre la laguna de Cáceres diseñados fundamentalmente para exportar soja procedente de Bolivia, y con el mismo motivo se pretendía reactivar Puerto Busch, 270 kilómetros al sur de Corumbá. Entre la capital de ese Estado, Campo Grande, y el puerto de Santos o Paranaguá, existían mil cien kilómetros por vía terrestre, y debían trasladarse por ferrovía, camión, y tren especial, que significaba un costo de 24 dólares por tonelada, aunque años anteriores había alcanzado el doble. Más compleja era la situación de zonas aún más alejadas y que también requerían sacar sus productos como Mato Grosso del norte o Rondonia, limítrofe con Bolivia, país que a su vez, especialmente Santa Cruz de la Sierra, enfrentaba análogos obstáculos(MOREIRA DOMINGUES DA SILVA, 2011, p. 150).

Fue precisamente la campaña iniciada por actores públicos y privados del “up river” rosarino quien más allá de las gestiones entre los gobiernos apuntaron a resolver un hecho concreto: la falta de dragado y las condiciones de inseguridad que ofrecía la navegabilidad del río Paraná. La repartición estatal encargada de hacerlo posible, como consecuencia de varios factores, no estaba en condiciones de garantizarlo y por eso, en el marco de las políticas desregulatorias y privatistas de la presidencia de Carlos Saúl Menem logró que

10 Relevamiento de cartografía del período 1990-1998.

se llamara a licitación internacional para adjudicar la modernización de la Vía Navegable Troncal (en adelante VNT), desde el Océano Atlántico hasta Puerto San Martín, donde se encontraban las terminales privadas. Para lograr el apoyo del gobierno nacional en este empeño, la dirigencia de la CPR de Rosario decidió unir fuerzas con la de la CPR Santa Fe, capital de la provincia homónima. De esa manera se vencieron los intereses de quienes preferían que la producción exportable se canalizara por los puertos marítimos del sur de la provincia de Buenos Aires y que se dragara sólo el río de la Plata, en beneficio del puerto de la Capital de la República.¹¹

De esta manera, licitada la obra en 1994 e inaugurada la profundización del dragado a 32 pies del Océano a Puerto San Martín y a 28 pies a Santa Fe, en 1997, fue en lo que efectivamente se avanzó en cuanto navegabilidad. Mientras tanto, el PHPP propiciada por los gobiernos, en cuanto al dragado no pudo concretarse como estaba prevista, con su extensión hasta el Pantanal, en Brasil, por distintos motivos que se reseñarán.

8. El objetivo más ambicioso: La unión de dos hidrovías

En mayo de 1993, los presidentes Carlos Menem, de Argentina e Itamar Franco, de Brasil suscribieron un acuerdo bilateral que en su artículo 22 determinó “iniciar los estudios para el futuro desarrollo de la hidrovía Paraná-Tieté”, interiorizándose al gobierno de Paraguay, y constituyendo un grupo de trabajo compuesto por técnico de la Compañía Energética de San Pablo y la Comisión Mixta Argentina-paraguaya del río Paraná (COMIP). Esta última, puesta en vigor en 1971, estaba abocada a fomentar la operatividad de la esclusa de Yacyretá para el paso de los barcos y estudiar la mejor forma para que el tráfico de carga fluvial sorteara la gigantesca central hidroeléctrica de Itaipú, que no disponía de esclusa, avanzándose en la construcción de un centro de distribución de mercaderías o “port trader”. El objetivo mayor era la activación del futuro eje Paraná Tieté-Paraná Paraguay, y de allí hasta Cáceres y Nueva Palmira. Según el titular de la delegación argentina en la COMIP, Julio Barberis lograrlo

11 Entrevistas efectuadas por el autor a ex presidentes de las Bolsas de Comercio de Rosario y Santa Fe, Hugo Grassi y Mario Vigo Leguizamón, respectivamente, Rosario y Santa Fe, en 2019 y 2020 y a Patricia Bergero, Alfredo Sesé y Julio Calzada, investigadores de la Dirección de Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario, 2020 y 2021.

implicaría que “las zonas productivas del Paraná Medio se complementarían con el desarrollo de Corrientes, Formosa, Chaco y Misiones, la totalidad del Paraguay y del litoral del Oriente Boliviano, a los que sumarían 300 municipios brasileños de Mato Grosso, Paraná y San Pablo”.¹²

La dirigencia del “up river” rosarino que había impulsado la licitación internacional para la modernización de la VNT (en territorio argentino), una vez logrado este objetivo, tuvo dos objetivos más amplios: el estudio y desarrollo de “las hidrovías”, la de Paraná-Paraguay y la de Paraná -Tieté.¹³

Llegaban informaciones sobre la activa serie de obras públicas impulsadas por Brasil. En febrero de 1994 se habían inaugurado las esclusas sobre el río Tieté, que convertían a sus mil kilómetros en una vía completamente navegable para el próspero e industrializado estado de San Pablo, que entonces comenzaría a recibir por allí mercancías procedentes de Paraguay, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, y Bolivia. La HPT (adelante HPT) se anunciaba como la receptora de los embarques desde y hacia la ciudad del Este, en Paraguay, y la que ofrecería la complementación con el sistema hidrográfico del río de la Plata (PHPP).¹⁴

La Agencia de Desenvolvimiento Tieté Paraná (en adelante ADTP), que incluía al gobierno del estado de San Pablo y a empresarios del área, invirtieron 70 millones de dólares en las esclusas. En previsión a ello ya se habían construido sobre el lago de la represa de Itaipú dos terminales con facilidades para carga y descarga de barcasas. Pablo Ferrés, que disponía de información suministrada por fuentes empresariales, compartió con los integrantes de la BCR que en 1993 dichas terminales habían embarcado 200.000 toneladas de soja y 150.000 pellets de soja (producida en Paraguay) con destino a los puertos fluviales de Panorama y Presidente Epitacio sobre el río Paraná (Estado de Paraná), desde donde se transfería la carga a camiones o vagones con destino al puerto de Santos. Quizás la principal inquietud que se comenzó a percibir desde aquí pasaba precisamente por la derivación del flujo de la producción sojera por aquellos puertos brasileños y no por el Río de la Plata. Por lo tanto, construir

12 César L. Sánchez Bonifato, “Dos ríos para conectar a tres países”, *La Nación*, 12 de diciembre de 1993.

13 Memoria y Balance de la Bolsa de Comercio de Rosario correspondiente a 1995, Rosario, p. 48.

14 Informe Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario, 30 de marzo de 1994, BCR, p. 7.

la esclusa de Itaipú implicaba revertir en parte esta tendencia pero requería al menos 600 millones de dólares de inversión y recién se podría habilitar en dos años. Se trataba de un verdadero reto de ingeniería para salvar los 115 metros de diferencia de nivel de agua y solo se podía solucionar con una combinación de esclusas-elevadores y una conexión de rodovía o ferrovía.¹⁵

En el caso del Estado de Paraná, lindero con el de Mato Grosso del Sur transportaba en 1995 el 35,7% del total de granos de soja y productos alimenticios y el FERROESTE en expansión para unir Cascavel con Guarapuava y “sacar” cada vez una mayor producción exportable por el puerto de Paranaguá, que ya era utilizado por los estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul; Mato Grosso do Sul y Sao Paulo. FERROESTE competía y no participaba de una política intermodal con el sistema de autopistas y rutas ni con la hidrovía Paraná-Tieté. Pero no se descartaba que esta coordinación tarde o temprano se daría potenciando la exportación de cereales, y otros productos. (SILVEIRA MARTINS-CAIXETA FILHO, 1998, p. 145).

Entre 1995 y 1998 se vivió una etapa de “furor” hidroviario, por las causas reseñadas, principalmente por la inauguración del primer tramo de la VNT. Se confiaba que se había iniciado una etapa de descentralización portuaria con capacidades de revolucionar la actividad fluvial, y tener un efecto “cascada” para la realización de otras obras de conexión: en Bolivia, la carretera entre La Paz y puerto Suárez; en Brasil, se reacondicionaba la HPT; se avanzaba en las iniciativas de construcción de esclusas en Itaipú; en Chaco, se reestructuraba el puerto de Barranqueras; y en Rosario, se había dado un nuevo impulso a la conexión Rosario-Victoria. Asimismo, se efectuaban gestiones para reactivar unos puertos medianos y pequeños (se habían identificados 55 en Argentina, 27 en Paraguay, 12 en Brasil y 3 en Bolivia), que se previa servirían de terminales modales de muy diversos productos, las que a su vez tendrían que iniciar un proceso de mayor control de calidad, proveerse de nuevas maquinarias y tecnologías, y capacitar sus recursos humanos.¹⁶

En el caso de la provincia de Santa Fe, las autoridades estatales junto a la

15 Informe Semanal Bolsa de Comercio de Rosario, 30 de marzo de 1994, p. 7.

16 José María Cuesta, “Hidrovía Paraná Paraguay. Nuevo eje de desarrollo e integración regional”, *La Capital*, 20 de julio de 1996.

dirigencia privada, al calor del clima de realizaciones y oportunidades para los negocios que ofrecía la nueva etapa mostró, una inusual iniciativa en este sentido para el rol desempeñado hasta entonces por un gobierno de provincia, tratando de detentar un rol protagónico en la flamante Región Centro, el Mercosur y la integración hidroviaria.

En la “5ta. Reunión del CRECENEA-CODESUL” convocada en Puerto Iguazú por los gobernadores de las provincias de argentinas de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones, y de los Estados del Brasil de Río Grande Do Sul, Santa Catarina, Paraná y Mato Grosso do Sul, se reafirmó que estas reuniones bianuales revestían el carácter de foro permanente por su trascendencia. Los nueve mandatarios presentes representaban a una región que involucraba en su conjunto un área aproximada de 1.500.000 kilómetros cuadrados, con 35 millones de habitantes, y un PBI del 20% del total del Mercosur. El federalismo que campeaba en aquel entonces puede observarse en un hito de voluntad y reafirmación en la defensa de los intereses regionales frente a ciudades estados como Buenos Aires y San Pablo.¹⁷

9. La crisis internacional y la postura de Brasil

Hacia 1997 los mercados mundiales comenzaron a dar algunas señales de desaceleración a partir de la fuerte devaluación de la moneda de Tailandia, acompañada por caídas bursátiles y subas de las tasas de interés en ese país, Filipinas, Malasia e Indonesia, Singapur, Taiwán, Corea del Sur, Hong Kong, y Japón, que terminó provocando la mayor baja bursátil de esa década en el mundo globalizado, conocida como la crisis del sudeste asiático. Meses más tarde la ola afectó especialmente a Rusia y repercutió en la apreciación del dólar estadounidense frente a las monedas de los países europeos con mayor incidencia en el comercio de nuestro país. Brasil fue el país más afectado de Latinoamérica y repercutió en la caída de importaciones provenientes de la Argentina. La devaluación de su moneda, el real, provocó una contracción comercial significativa en el Mercosur “que hizo que los Estados parte debieran redireccionar sus ventas hacia otros mercados menos afectados por las crisis internacionales” (LAREDO, ANGELOME, CIGNACO, 2000, p. 415).

17 Memoria y Balance Bolsa de Comercio de Rosario, 1997, p. 57.

Sin embargo, mayor fue en nuestro país el “efecto caipiriña” a finales de 1999. Las economías emergentes fueron vistas como frágiles y en la Argentina se produciría una fuerte fuga de capitales ente ese año y 2002, experimentándose una gran recesión y la traumática salida del Plan de Convertibilidad. En adelante los gobiernos mantuvieron un tipo de cambio devaluado respecto del dólar estadounidense, con implantación de retenciones para el sector agrícola. La rentabilidad del agro se sustentó fundamentalmente por la situación extraordinaria de la demanda internacional, y es aquí entonces debe situarse la conveniencia de haber contado con una infraestructura exportable como la hidrovía que fuera capaz de contribuir a sostener a la débil economía argentina (BERGERO, 2007, p. 85).

Hacia principios de 1998 desde el lado argentino se comenzó a percibir con preocupación señales de distanciamiento en cuanto al interés de algunos funcionarios del gobierno central Brasil respecto del PHPP, lo que fue desmentido oficialmente. Sin embargo, por distintos medios trascendió que para ese país ya no tenía valor estratégico y no estaba dispuesto a poner en riesgo el Pantanal, y que por eso ya no realizaría obras de profundización de los canales navegables en los mil kilómetros del curso superior del río Paraguay que discurrían en su territorio. En abril de 1998 ese año la Agencia Federal del Medio Ambiente de Brasil (IBAMA) anunció “el fin de todos los planes de actividades de construcción a lo largo de la parte brasileña de la vía fluvial” cuando en verdad la Justicia brasileña había ordenado una suspensión de todos los estudios y trabajos de ingeniería por parte del gobierno federal para la implementación del PHP. ¿Pero qué actitud adoptaría el sector privado? Analistas argentinos del transporte consultados por el diario “La Nación”, coincidieron en afirmar que la decisión del gobierno brasileño de abandonar el proyecto hidroviario no solo se apoyaba en argumentos ambientales, sino “en una estrategia geopolítica que pasa por priorizar el sistema hidroviario conocido como del Alto Tieté, que atraviesa el sur de Brasil desde Sao Simao, en el Estado de Goias, hasta el puerto de Santos, en el Estado de San Pablo”.¹⁸

A fines del año 2000 la pulseada en favor de los sectores ecologista cuando la Justicia Federal de Brasil determinó la detención de las obras de

¹⁸ La Nación, 21 de marzo de 1998.

condicionamiento del río Paraguay en el Estado de Mato Grosso, hasta que se tuviera una definición del impacto ambiental que causaría.¹⁹ La medida se fundamentó en “la protección del medioambiente y la necesidad de conocer el proyecto en su globalidad”²⁰ y generó controversias en la Argentina. Por otra parte, el mecanismo establecido por los países para conseguir fondos, a partir de que el BID decidió retirar el financiamiento, consistió en que cada uno se hiciera cargo de las obras en su territorio, y esto puso a Paraguay en la necesidad de afrontar los mayores costos, lo que no se habría correspondido con sus restricciones presupuestarias. Igualmente Brasil, continuó haciendo prevalecer “la primacía del componente ambiental por sobre los demás aspectos” (ZUGAIB, 2006, p. 378).

En cuanto a la producción sojera de Mato Grosso, ante la decisión del gobierno central de su país se orientó la producción a través de una nueva ruta en expansión, hacia el norte, por el río Madeira hasta el puerto de Itacoatiara, sobre el río Amazonas y de allí al Atlántico. En febrero de 2020 quedó culminada “la Ruta de la Soja”, la BR-163, de 3.500 kilómetros, iniciada en 1974, con un extremo en Tenente Portela (Rio Grande do Sul) y el otro en Santarém (Estado de Pará, sobre el Amazonas); que atraviesa la principal región productora de soja del país, y descarga su producción en el puerto de Mirituba.²¹

De esta manera quedaba a la VNT argentina, recientemente modernizada hasta la ciudad de Santa Fe, la no desdeñable posibilidad de atraer a ella los minerales de Corumbá y los cereales pero con una necesidad mucho mayor de ofrecer ventajas en cuanto a la baratura de flete.

10. Conclusión

Desde el punto de vista de la configuración regional el PHPP habría incidido en una serie de factores tales como una mejor articulación entre los Estados miembros o asociados del Mercosur con más deficiente accesibilidad y menor nivel de desarrollo, Paraguay y Bolivia; el surgimiento de un espacio

19 *La Nación*, 26 de diciembre de 2000.

20 *El Semanario del Comercio Exterior*, año V, N. 220, 23 de enero 2011, p. 10.

21 *Agrositio*, “Brasil y sus inversiones en infraestructura: la ruta de la soja y ferrocarriles”, 17 de febrero 2020.

regional emergente con epicentro en el “up river” de Rosario como centro de la exportación de productos agrarios y de coordinación intermodal de cargas; y en la elaboración de propuestas para mejorar la articulación territorial de las provincias mesopotámicas, más aún si se concretaba la prevista mejora de conexión con la Hidrovía Paraná Tieté. Asimismo, se constataba que al igual que en el “up river” argentino, el surgimiento de otro polo articulador, el del Mato Grosso. En uno y otro caso, la articulación público-privada fomentaba un mayor grado de autonomía de la actividad económica, en el primer caso, del centralismo bonaerense y en el segundo, ante la fuerza concentradora del sur y sudeste de Brasil. En el primer lustro del siglo XXI, la balanza se habría volcado a favor de orientar la salida de la producción hacia los puertos atlánticos brasileños canalizándose un porcentaje muy restringido por el Mercosur (MANERO MIGUEL-PASTOR ANTOLÍN, 2003, p. 303).

Estudios realizados por la CEPAL en los últimos años sobre las disparidades en las configuraciones económicas territoriales concluyeron que el dinamismo económico territorial durante la segunda globalización, que no se tradujeron en una disminución de los niveles de pobreza, era conveniente examinar la incidencia de los polos Buenos Aires, y San Pablo-Santos, “en el tipo de crecimiento económico que se está produciendo e identificar los bloqueos que impiden un mejor derrame en materia de resultados sociales” (CEPAL, 2009, p. 55). El transporte marítimo y la actividad portuaria, en la faceta globalizada es un instrumento que responde a la dinámica de concentrar las decisiones político económico desde los centros de poder desde el que se articula y organiza el territorio, en un marco de creciente competitividad de las ciudades portuarias. (SEGRELLES, 2000, p. 117).

Entender a las ciudades portuarias en su carácter de regiones funcionales con responsabilidad en el devenir de sus hinterland propios y los colindantes, y como actora de las relaciones internacionales, a la luz del singular proceso hidrovialario aquí reseñado, trunco, proyectado para el Mercosur, no sólo es un apasionante desafío historiográfico sino un campo propicio para contribuir, mediante análisis transdisciplinarios y multidisciplinarios, a la elaboración de políticas públicas que tengan por propósito el desarrollo integral del Cono Sur.

Referencias

BANDIERI, Susana. La posibilidad operativa de la Construcción Histórica Regional o cómo contribuir a una historia nacional más complejizada, en *Lugares para la Historia, Espacio, Historia Regional e Historia Local en los Estudios Contemporáneos*, Segunda edición, Sandra Fernández y Gabriela Dalla Corte, compiladoras, UNR editora, Rosario, 2005, p. 91-118.

BROEZE, F. *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*, London-New York, 1987.

BRAUDEL, Fernando. La dinámica del capitalismo, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2002.

BUNGE, Mario. *Las ciencias sociales en discusión, una perspectiva filosófica*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1999.

CALDUCH, R. Relaciones Internacionales. Ediciones Ciencias Sociales. Madrid, 1991.

DE MARCO, Miguel Ángel (h); NICOTRA, Norberto Reynaldo. Región Centro. Integración, el desafío del siglo XXI. Ministerio de la Producción, Gobierno de Santa Fe, Rosario, 2007.

DOUROJEANNI, Axel C. La gestión del agua y las cuencas en América Latina, en *Revista de la Cepal*, N. 53, Santiago de Chile 1994, p. 111.

Gestión de los recursos hídricos y cuencas en los Estados Unidos de Norteamérica, Francia, España, Brasil y México, Wageningen University-Iprogra, Módulo Lima, 2008.

FERRER, Aldo. La Economía Argentina, desde sus orígenes hasta principios del siglo XXI, Efe, 2010.

FERRER, Aldo-ROUGIER, Marcelo. La historia de Zárate-Brazo Largo, las dos caras del Estado Argentino, Fondo de Cultura Universitaria, Buenos Aires, 2010.

GALLEGO MARTÍNEZ, Domingo. *Más allá de la economía de mercado*, Universidad de Zaragoza, 2007.

GARCÍA SEGURA, Caterina. La evolución del concepto de actor en las relaciones internacionales, *Papers* 40, *Revista de Sociología*, Universidad Autónoma de Barcelona, 1992.

GUIMERÁ RAVINA, Agustín. Puertos y ciudades portuarias (Ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica”, *O Litoral em Perspectiva Histórica (Sec. XVI a XVIII)*, Instituto de Historia Moderna, Porto, p. 285-305.

El vino y los puertos de la Europa Atlántica: Burdeos y Oporto, siglos XVIII y XIX, en *Douro, Estudos y Documentos*, Vol. VII (14) 2002, p. 233-255.

“Los puertos en las carreras de Indias”, en *El Oro y la Plata en la Época de los Austrias*, Fundación Ico, Madrid, 1999, 291-332.

HONORATO, Cesar. *O Polvo e o Porto. A Cía. de Santos (1888-1914)*. Editora Prismas, 2 Edición, Curitiba, 2016.

LAREDO, Iris Mabel; ANGELOME, Juan Pablo, CIGNACO, Irma Rosa. La vulnerabilidad del Mercosur, causas y consecuencias, Quintas Jornadas “Investigaciones en la Facultad” de Ciencias Económicas y Estadística, de la Universidad Nacional de Rosario, noviembre de 2000.

LAZZARO, Silvia B. Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino, Centro Editor de América Latina, 1992.

PALMERO, Francisco; Gómez, Consolación; Carpi, Amparo y Cristina Guerrero. Perspectiva histórica de la psicología de la motivación, *Avances de Psicología Latinoamericana*, Universidad del Rosario, Vol. 26, n. 2, julio diciembre 2008, Bogotá, p. 145.

MANERO MIGUEL, Fernando; PASTOR ANTOLÍN, Jesús Luis. Impactos ambientales y rearticulación territorial en el área de Mercosur: el significado de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en *Revista Ería*, N. 62, Oviedo, 2003.

MARX, Vanessa. Las ciudades como actores políticos de las relaciones internacionales, tesis para optar al grado de doctora de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, 2008.

MATA DE LÓPEZ, Sara. Historia local, historia regional e historia nacional. ¿Una historia posible?, en *Revista Escuela de Historia*, Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Salta, Año 2, Vol. 1, Nº 2, 2003.

MOREIRA DOMINGUES DA SILVA, Angela. *Logística, Uma história dos caminhos brasileiros*, Andrea Jakobson Estúdio; consultor ad hoc Cezar Teixeira Honorato, Río de Janeiro, 2011.

MORGAN, Dan. *Los traficantes de granos*, Editorial Abril, Buenos Aires, 1979, p. 233.

RAPOPORT, Mario; FIGALLO, Beatriz; BUCHRUCKER, Cristian y BRENTA, Noemí. Los proyectos de Nación en la Argentina, Modelos económicos, relaciones internacionales e identidad, Edición, Buenos Aires.

RICO FRONTAURA, Víctor. *Las relaciones entre Bolivia y el Mercosur*, Documento de Trabajo del Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales, 1996, p.10.

RUEDA, Germán; SAZATORNIL, Luis; DELGADO, Carmen. Las principales ciudades portuarias españolas en el siglo XIX, IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica, Murcia, España, 2008.

SALOMÓN, Mónica. Las teorías de las Relaciones internacionales en los albores del siglo XXI: Diálogo, disidencias y aproximaciones, en la Revista CIDOB d'Afers Internacionals, no. 56, dic.2001/enero 2002, p. 7-52.

SÁNCHEZ GIJÓN, La integración en la Cuenca del Plata, Ediciones de Cultura Hispánica, Agencia Española de Cooperación Internacional, Madrid, 1990.

SEGRELLES, José Antonio. Los puertos, la mundialización de la economía y la

organización del territorio. *GeoUruguay. Revista Uruguaya de Geografía*, vol. 4, Universidad de la República, Montevideo, 2000, p. 117-137.

SILVEIRA MARTINS, Ricardo-CAIXETA FILHO, José Vicente. Analysis of the contribution of railways to the transportation matrix for agricultural products in the state of Paraná. *Brasilian Review of agricultural and rural sociology*, Vol. 343. N. 3 p. 145-161. 1998.

SUAREZ BOSA, Miguel; JIMÉNES GONZÁLEZ, Juan Luis; CASTILLO, Daniel. Puerto, Empresas y Ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria. *Revista de Historia Industrial*, Universidad de Barcelona, Vol. 20, Núm. 46 (2011).

TERZAGO CUADROS, Jorge. Alfred Thayer Mahan (1840-1914), contralmirante US Navy, su contribución como historiador, estrategia y geopolítico. Centro de Investigaciones Sobre América Latina, Universidad Autónoma de México, Viña del Mar, 2005.

THENON BARRAGÁN, Eduardo. “L’Hinterland atlantique du Cone Sud: Trajectoire Systémique 1960-1991”, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures de l’Université Laval pour l’obtention du grade de Philosophiae Doctor, Departement de Géographie, Faculté Des Lettres, Université Laval, Québec, Mars 2000.

ZUGAIB, Eliana. *A Hidrovia Paraguai-Paraná*, Instituto Río Branco y Fundacao Alexandre de Gusmao, Brasilia.

Anexo I

CPR y localidades de la Hidrovía Paraná Paraguay 1995-2015 (Cuadro del autor)					
CPR “Mundos”					
Puerto			País		
CPR Subordinadas de mayor dinámica ubicadas sobre el río Paraná y Paraguay					
Río Paraguay	País	Río Paraná	País	Plata	País
Puerto Cáceres	Brasil	Puerto San Martín	Argentina	Nueva Palmira	Uruguay
Puerto Aguirre	Bolivia	Puerto San Lorenzo	Argentina		
Corumbá/Ladario	Brasil	Rosario	Argentina		
Asunción	Paraguay	Villa G. Gálvez	Argentina		
		San Nicolás	Argentina		
		Zárate	Argentina		
		Campana	Argentina		
CPR Subordinadas de mediana y baja actividad ubicadas sobre los ríos Paraná, Paraguay y Río de la Plata					
Río Paraguay	País	Río Paraná	País	Plata	País
Cuiabá	Brasil	El Dorado	Argentina	Montevideo	Uruguay
Porto Cercado	Brasil	Ituzaingo	Argentina		
Descalvado	Brasil	Encarnación	Argentina		
Puerto Suárez	Bolivia	Posadas	Argentina		
Puerto Quijarro	Bolivia	Barranqueras	Paraguay		
Gregorio Curvo	Brasil	Vilelas	Argentina		
Puerto Esperanza	Brasil	Corrientes	Argentina		
Puerto Mortinho	Brasil	Reconquista	Argentina		
Puerto Busch	Bolivia	Santa Fe	Argentina		
Puerto Esperanza	Paraguay	Paraná/Bajada Grande	Argentina		
Porto Novo	Paraguay	Diamante	Argentina		
Concepción	Paraguay	Victoria	Argentina		
Villa Hayes	Paraguay	Villa Constitución	Argentina		
Villa Elisa	Paraguay	Arroyo Seco	Argentina		
Villeta	Paraguay	Ramallo	Argentina		
		San Pedro	Argentina		
		Escobar	Argentina		
		Dock Sur			
		La Plata			
		Ibicuy			
		Constanza			

Anexo 2

Poblaciones con muelles sobre los ríos Paraguay y Paraná, de muy baja actividad portuaria

Río Paraguay	País	Alto Paraná	País	Paraná-Plata	País
Forte Coimbra	Brasil	Presidente Epitacio	Brasil	Cerrito	Argentina
Puerto Vallemi	Paraguay	Puerto Sao Jose	Brasil	Paso de la Patria	Argentina
Bahía Negra	Paraguay	Puerto Rico	Brasil	Empedrado	Argentina
Puerto Espezanza	Paraguay	Puerto Novo	Brasil	Piracua	Argentina
Puerto Leda	Paraguay	Puerto Mendes	Brasil	Piracuacito	Argentina
Puerto Voluntad	Paraguay	Represa de Itaipú	Brasil	Ocampo	Argentina
Puerto Mihanovich	Paraguay	Foz do Iguazú	Brasil	Bella Vista	Argentina
Puerto Lidia	Paraguay	Puerto Iguazú	Argentina	Lavalle	Argentina
Puerto Olimpo	Paraguay	Puerto 17de Octubre	Argentina	Goya	Argentina
Barraco Branco	Brasil	Puerto Esperanza	Argentina	Malabrigo	Argentina
Puerto Pérez	Brasil	Puerto Delicia	Argentina	Esquina	Argentina
Puerto María	Paraguay	Victoria	Argentina	San Javier	Argentina
Buena Vista	Paraguay	Los Pinares	Argentina	La Paz	Argentina
Puerto Alberto	Paraguay	Monte Carlo	Argentina	Santa Elena	Argentina
Puerto Sastre	Paraguay	Caraguatay	Argentina	Helvecia	Argentina
Puerto Casado	Paraguay	Paranay	Argentina	Cayastá	Argentina
Saladero	Paraguay	Puerto Rico	Argentina	Hernandarias	Argentina
Puerto Caleras	Paraguay	Puerto León	Argentina	Brugo	Argentina
Puerto Max	Paraguay	Puerto Mineral	Argentina	Colastiné	Argentina
Puerto Pinasco	Paraguay	Puerto Naranjito	Argentina	Curtiembre	Argentina
Puerto ItáPucumí	Paraguay	Puerto Gisella	Argentina	Villa Urquiza	Argentina
Puerto Alegre	Paraguay	San Pipó	Argentina	Puerto Gaboto	Argentina
Puerto Arrecife	Paraguay	Puerto Mani	Argentina	Vuelta de Obligado	Argentina
Puerto Coronel José Sanz	Paraguay	Puerto Doce	Argentina	Baradero	Argentina
La Novia	Paraguay	Puerto Casador	Argentina	Contanza	Argentina
Puerto Cooper	Paraguay	San Ignacio	Argentina	Carmelo	Uruguay
Puerto Alegre	Paraguay	Santa Ana	Argentina	San Fernando	Argentina
Carayá	Paraguay	Candelaria	Argentina	Colonia	Uruguay
Iba Podó	Paraguay	Monehau	Paraguay	Sauce	Uruguay
Caapucume	Paraguay	Cantepa	Paraguay		
Belem Cué	Paraguay	San José	Paraguay		
Perdernal	Paraguay	Itatí	Argentina		
Antequera	Paraguay				
Barranquerita	Paraguay				
Paso Santa Catalina	Paraguay				
Villa Rosario	Paraguay				
Lonas	Paraguay				
Villa Rey	Paraguay				
Capii Poso	Paraguay				
Remancito	Paraguay				
Puerto Zeballos Cue	Paraguay				
San Antonio	Paraguay				
Clorinda	Argentina				
Cerro Lambaré	Paraguay				
Itá Enramada	Paraguay				
Pilcomayo	Argentina				
Bouvier	Argentina				
Dalmacia	Argentina				
Puerto Emilia	Argentina				
Formosa	Argentina				
Puerto Villa Alberdi	Paraguay				
Villa Franca	Paraguay				
Aquino	Paraguay				
Pilar	Paraguay				
Humaitá	Paraguay				

Anexo 3

CPR Atlánticas del hemisferiosur, que si bien no están situadas sobre los ríos del sistema hidrovialario participan del intercambio de flujos con puertos fluviales de la gran Cuenca del Plata o canalizan aquellos provenientes por otras vías de la producción de la Cuenca del Plata en la actualidad

Puerto	País
Paranaguá	Brasil
São Francisco do Sul	Brasil
Itajaí	Brasil
Imbituba	Brasil
Laguna	Brasil
Porto Alegre	Brasil
Puerto de Río Grande	Brasil
Porto Velho	Brasil
Manaus	Brasil
Santarém	Brasil
Santana	Brasil
Mar del Plata	Argentina
Quequén	Argentina
Bahía Blanca	Argentina
San Antonio	Chile
Valparaíso	Chile
Arica	Chile