

LUCIANO ORELLANO



Escultura en homenaje a Manuel Belgrano en el Parque Nacional a la Bandera de Rosario

CRÓNICAS SOBERANAS

DE LA PATRIA HERIDA

EA/Editorial Ágora





**CRÓNICAS SOBERANAS
DE LA PATRIA HERIDA**



LUCIANO ORELLANO

CRÓNICAS SOBERANAS

DE LA PATRIA HERIDA

EA/Editorial Ágora

Orellano, Luciano

Crónicas Soberanas de la Patria herida - 1a ed. -
Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Agora, 2023.
550 p. ; 23 x 16 cm.

ISBN 978-950-9553-90-3

1. Economía Política Argentina. I. Título.
CDD 320.0982

La fotografía de la tapa del libro pertenece **Franco Trovato Fuoco**, reportero gráfico en *Diario El Ciudadano y la Región*.

La fotografía de la contratapa pertenece al fotógrafo **Nahuel Militano**, y fue publicada en el portal www.infosoberana.com.ar

Contacto del autor:

facebook: **Luciano Orellano**

IG: **Lucianoorellanosf**

mail: **lucianoorellanosf@gmail.com**

© **Editorial Ágora**

Pichincha 165, 1er piso.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

www.editorialagora.com.ar

Queda hecho el depósito que indica la Ley 11.723.
Editado e impreso en la República Argentina.



Disputa histórica por la cuenca del Plata y rearticulación de un proyecto de soberanía regional

Por Julieta Peppino (*)

*La cuestión es solo entre
la libertad y el despotismo*
J. G. ARTIGAS

El proceso de la Conquista y la colonización planteó a los pueblos precolombinos y a los contingentes esclavos una solución de continuidad de tal magnitud con su existencia anterior que, para las mayorías sociales que tiene sus raíces en ellos, hace imposible pensar el desarrollo histórico en términos lineales, como una evolución continua y ascendente. Esa experiencia traumática –que será al mismo tiempo un impulso para la paulatina articulación de las historias parciales desarrolladas en las distintas regiones- se reproduce en los interrogantes y contradicciones más sustantivas del presente. En un punto de vista que recoge la experiencia de

cinco siglos y cuestiona severamente la lógica de las relaciones impuestas a las clases populares latinoamericanas por el Occidente central y sus aliados locales. Que se pregunta si es éste el resultado necesario del progreso, si es éste el único papel que le cabe a América Latina en el despliegue de la historia universal (Argumedo, 2009, p. 140.)

Las cuencas de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, constituyeron desde tiempos prehispánicos un escenario propicio para el desarrollo de los pueblos de esta región, siendo estratégicas a los fines exploratorios, bélicos y comerciales. A su ribera se desarrollaron importantes comunidades, quienes -a su vez- ofrecieron las primeras resistencias indígenas, ante el arribo de los conquistadores a las barrancas del Paraná y sus afluentes.

En 1527, Sebastián Gaboto y su tripulación, siguiendo el “río de Solís” (hoy “Río de la Plata”) remontó el Paraná, arribando al actual territorio del Fuerte Sancti Espiritu. Allí estableció el primer asentamiento español de América del Sur, en la desembocadura del río Carcarañá. A partir de entonces, tras un proceso de apropiación del territorio y de los cursos de agua -fuertemente resistido por los pueblos originarios- la circulación del Paraná y sus afluentes fue restringida de acuerdo a los condicionamientos y las necesidades de las grandes potencias imperiales del mundo occidental.

El eje del comercio fue orientado hacia el Atlántico. Los asentamientos políticos de dominio colonial en la cuenca Paraguay-Paraná -desde Asunción (primer asentamiento creado en 1537) hasta el puerto de Montevideo- permitieron un ordenamiento territorial y comercial que permitía el flujo de metales preciosos y -progresivamente- otros productos de exportación hacia los mercados del mundo. En ese contexto, el dominio de la cuenca, quedó subordinado a la hegemonía del imperialismo hispano-portugués y al desarrollo de una burguesía ligada al control del puerto y la aduana de Buenos Aires.

Luego de la “Revolución de Mayo” (1810), las aguas profundas del Paraná, removidas por los nuevos vientos inde-

pendentistas, verán enarbolarse la primera bandera nacional y serán testigos del triunfo las tropas independentistas, al mando del Gral. San Martín en San Lorenzo. A paso firme comenzaba a consolidarse un proceso de independencia a escala regional, que sentaba las bases para erigir una Patria Grande. La defensa de los recursos americanos estaba en marcha. La idea de soberanía comenzaba a materializarse.

Los procesos de la independencia se erigían como respuesta a una nueva etapa de la disputa geopolítica. En ese contexto, la batalla por la navegación de los ríos interiores de la gran región del Litoral y el control de los puertos y aduanas a lo largo de la cuenca del Plata, resultaba trascendental, a fin de imponer las condiciones para el comercio exterior.

Haciéndose eco de los nuevos vientos, del otro lado del Plata comenzaba a gestarse un movimiento político reivindicatorio, cuyo proyecto expresaba los intereses de los sectores más postergados durante el período colonial: indígenas, mestizos, mulatos, negros y una minoría de criollos. Más de 16 mil hombres, mujeres y niños engrosaban las filas que siguieron a José Gervasio Artigas cuando inicia en 1811 –rumbo a Ayuí– el éxodo del pueblo oriental. Hacia 1815 se consolidó en el “Congreso de los Arroyos” la Liga de los Pueblos Libres. Un movimiento político que encarnaba un proyecto de república federal, latinoamericana, llevando como estandarte la igualdad y la justicia entre todos los hombres y mujeres y una fuerte impronta de democracia popular.

Mediante las “Instrucciones del año XIII” y el “Reglamento Provisorio de la Provincia Oriental para el fomento de su campaña y seguridad de sus hacendados” de 1815, se estableció un programa político que incluía el reparto igualitario de las tierras y rentas aduaneras y la unidad de los puertos sobre los ríos Paraná, Paraguay y el Río de la Plata, principales vías de exportación de los frutos de esa “Patria Grande”. El mismo, suponía un sistema político de articulación regional democrática basado en la organización de las comunidades y la participación de las mayorías en asambleas plenarios. Bajo su ala, nacía el primer gran proyecto regional de desa-

rollo económico e integración política en la cuenca de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, desde una perspectiva profundamente democrática y soberana.

El movimiento de “*La Liga de los Pueblos Libres*” -aglutinando gran parte de los puertos del Litoral- no solo promovía la articulación política regional y la distribución de las tierras entre los sectores más postergados, sino que ofrecía a las provincias salida al mar, libertad comercial, igualdad y reparto justo de las rentas aduaneras. En las “Instrucciones del año XIII” se explicitaba: “*Que todos los impuestos y sisas que se impongan a las introducciones extranjeras serán iguales en todas las Provincias Unidas, debiendo ser recargadas todas aquellas que perjudiquen nuestras artes o fábricas, a fin de dar fomento a la industria en nuestro territorio*”. El reglamento [1] detallaba este aspecto, e imponía los mismos derechos de importación y exportación a todas las provincias federales, englobándolas dentro de una especie de “unión aduanera”, que las convertía en un único organismo económico.

En gran medida, su estrategia reconocía el carácter nodal del Puerto de Montevideo [2], como plaza comercial para las operaciones de exportación, sin intermediaciones de la oligar-

1. [El Reglamento] impone un 25% de derechos a los artículos de ultramar, y lo sube hasta el 40% sobre las ropas y el calzado, que se fabrican en el país. [...] Además se especifica para los productos de esas mismas provincias sólo el 4% de alcabala, lo que les permitiría introducir lienzos, algodón, yerba, tabaco, ponchos, harinas, con el mínimo costo, y a precios competitivos respecto a los artículos importados recargados en un 15%, 20% y 40%. [...] Los artículos que carecían la industria local [...] no pagaban ningún impuesto para facilitar el desarrollo material y cultural de las provincias” (Barrán y Nahum, 1964, p. 70).

2. La primera aduana de Montevideo se instala en 1778. En 1791 Montevideo es declarado por la Corona Británica, único puerto del Plata habilitado para la comercialización de esclavos. En 1807 los ingleses ocupan Montevideo y abren el comercio libre. Dos años después, tras la capitulación de Montevideo, el Virrey Cisneros declara el libre comercio, favoreciendo en esa disputa a los intereses de la burguesía comercial porteña, frente a los de la banda oriental. En 1814 tras la Guerra, los porteños ocupan Montevideo. (Barrán y Nahum, 1964). Dos siglos después, el Puerto de Montevideo sigue resultando estratégico para la empresa imperial. Basta señalar que, en septiembre de 2021, el Gobierno de Lacalle Pou entregó la concesión para el control de cargas del puerto de Montevideo a la empresa belga Katoen Natie, por un período de 50 años. (Taglioni, 2021)

quía portuaria asentada en la Aduana de Buenos Aires y Montevideo, cuyos intereses conformaban el sustento del orden estamentario oligárquico, ilustrado y mercantil fiel a las prebendas del mercado exterior y al reconocimiento del mundo “civilizado” (Argumedo, 2009).

Hacia 1820, la derrota del proyecto artiguista significó la cancelación de un proyecto político generacional que buscó responder a las aspiraciones libertarias de un sujeto político y social cuestionador del orden imperial a escala continental. Asumiendo una dimensión del territorio, desde una concepción geo cultural que excedía los límites (luego impuestos) de los Estados Nacionales, se articulaba la primera propuesta de control soberano de los ríos, puertos, aduanas y suelos de la gran cuenca conformada por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay, y la desembocadura del Río de la Plata.

Hacia fines del siglo XIX, las posibilidades de construir un horizonte de unidad, soberanía política y económica proyectada en clave regional-continental encuentran su ocaso con la división de nuestros territorios en Estados Nacionales. Abelardo Ramos (1923) dirá que “somos un país porque no pudimos integrar una Nación, y fuimos argentinos porque fracasamos en ser latinoamericanos”.

Desde esta perspectiva, la derrota de un proyecto de unidad continental fue la contracara del éxito de un proyecto liberal, funcional a los intereses de los grandes imperios.

El proyecto “Hidrovia Paraguay Paraná” como instrumento de “integración” regional

Hacia la década de 1960, las políticas desarrollistas en Argentina y América Latina, suplantando los proyectos populares derrocados por la fuerza en el período anterior, generaron transformaciones de la estructura agraria y económica. Allí, comenzaron a promoverse proyectos de integración económica a nivel regional, para los cuales, la libre navegación de los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay adquirió una importancia fundamental.

En 1967 se realizó la Conferencia de Cancilleres de Buenos Aires, dando paso para la creación del Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC) con sede en Buenos Aires. Dos años después, los países miembro firmaron el “Tratado de la Cuenca del Plata”, con el objetivo principal de “...promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca, en sus áreas de influencia directa y ponderable” (Tratado de la Cuenca del Plata, 1969). Allí se pretendía identificar áreas de interés común y la realización de estudios, programas y obras, así como desarrollar los instrumentos operativos y jurídicos necesarios para el aprovechamiento del sistema hidrográfico de la cuenca. En ese contexto comenzó a gestarse el proyecto que, más adelante, sería reconocido por medio del “*Acuerdo de Transporte de la Hidrovía Paraguay Paraná*”.

En 1988 surge la primera reunión para organizar el corredor fluvial entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, en el marco de un conjunto de políticas impulsadas desde el Consenso de Washington y apoyadas por organizaciones internacionales: Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), Banco Mundial (BM), entre otras. A partir de allí se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay Paraná (CIH), integrado por Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay, con el objetivo de avanzar en un proyecto de infraestructura que permita acelerar los tiempos y economizar el costo de transporte de los productos de exportación. Este último, se cristalizó hacia los años noventa, a partir de la firma del “Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná” –conocido también como Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra- en 1992.

En un contexto de avance de las políticas neoliberales en Argentina y América Latina [3] , el acuerdo profundizó una

3. Esto ocurre en un contexto nacional, mediado por la Ley de Reforma del Estado [del 17 de agosto de 1989], en el cual, entre otros aspectos, se propició el desguace de la Industria Naval y la destrucción de la Flota Fluvial y la Marina Mercante Nacional, la extranjerización de los puertos, la desregulación del trabajo vinculado a las zonas portuarias y una fuerte dependencia financiera respecto del control del comercio exterior.

concepción racionalista del uso de los ríos asociada -fundamentalmente- a las necesidades de exportación del extractivismo de metales y minerales y el agronegocio (Gras y Hernández, 2020) en expansión a lo largo de la región. De este modo, se cristalizó una concepción política de los ríos Paraguay y Paraná, en tanto vías navegables con fines comerciales, así como una nueva nomenclatura foránea -la de Hidrovía- que, en gran medida, suplantó su nombre y su sentido originario.

Estos elementos nos permiten reflexionar que, hacia los años noventa, se profundizó una concepción productivista, que llevó al disciplinamiento de los ríos y cuencas, transformando el ambiente en función de las necesidades del capital concentrado, anquilosado en un modelo reprimarizado, extractivista y agroindustrial. Desde esta concepción se llevó adelante un proceso de cosificación, mercantilización y extranjerización de los ríos Paraguay y Paraná (entre otros), en función de los estándares e intereses del capitalismo a escala global, con predominio del capital norteamericano.

Finalmente, a partir de 1995, este proceso se complementó con la privatización de las tareas de mantenimiento del canal, tras la sanción del Decreto 253/1995 [4] que habilitó la licitación de la Vía Navegable Troncal (VNT), siendo adjudicada la concesión a “*Hidrovía S.A*”: una sociedad entre la empresa argentina EMEPA S.A y la belga Jan De Nul Group. La concesión fue prorrogada en 1997, 2005 y finalmente en 2015, hasta abril de 2021. [5]

4. El Contrato de Concesión adjudicado según el decreto 253/95, corresponde al tramo comprendido entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná, Océano Atlántico.

5. El gobierno concedió un subsidio de 40 millones de dólares anuales durante 10 años, subsidio que luego, en 1997, se extendió a 18 años, es decir hasta 720 millones de dólares. Este subsidio, que comenzó en 1995, finalizaría en el 2012. A partir del año 2002 ese subsidio se suspendió. (Pontón, 2013)

Cumplido el plazo estipulado, se abrió un amplio debate acerca del futuro desarrollo y control de la vía navegable, emergiendo -entre otras- un conjunto de voces que bregaron por su “estatización”. El Poder Ejecutivo Nacional sancionó el Decreto 949/2020 (por el cual mantiene el llamado a Licitación Pública internacional) y creó el Consejo Federal de la Hidrovía. Finalmente, tras un vaivén de medidas legislativas y administrativas, el 11 de septiembre de 2021 se adjudicó la administración de la Vía Troncal Navegable, por el plazo de un año, a la Administración General de Puertos (AGP).

El fin de la concesión a la empresa Hidrovía S.A, en abril de 2021, abrió un nuevo período de latencia, de cara a la apertura de la nueva licitación internacional. Dicho escenario, a priori, podría resultar auspicioso para arribar a un proyecto que contemple el uso de las vías navegables desde una perspectiva integral (social, económica, política y ambiental) y soberana. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos de un conjunto de organizaciones que han sentado posicionamiento sobre el tema, se sigue fortaleciendo, en términos generales, la hegemonía de aquella concepción productivista-dependiente que dio origen al proyecto.

Dos sucesos que marcan el rumbo...

IV Conferencia Hemisférica sobre Hidrovías, Puertos Interiores y Cruceros.

Durante la segunda semana de junio de 2022, la República Argentina fue sede de un evento regional de gran relevancia estratégica. En las inmediaciones del emblemático Centro Cultural Kirchner (CCK), el martes 9 de junio, se inició la “IV Conferencia Hemisférica sobre Hidrovías, Puertos Interiores y Cruceros: una puerta a la economía global”. La misma fue organizada por la Administración General de Puertos (AGP), quien preside el Consejo Técnico Consultivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP), organismo portuario de la Organización de Estados Americanos (OEA).

El evento contó con la participación de autoridades de la entidad portuaria de la OEA y representantes del sector



público y privado de 12 países del continente, entre ellos EE.UU, Uruguay, Paraguay, Brasil, Antigua y Barbuda, Perú, Jamaica, Bolivia, y Colombia. También se hicieron presentes representantes del Colegio de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, responsables de la Hidrovía del río Misisipi. Por parte del país anfitrión, asistieron diversos funcionarios nacionales y provinciales, referentes sindicales del sector, expertos en la temática y representantes del sector privado, destacándose la figura de Miguel Simioni, presidente de la Bolsa de Comercio de Rosario.

Los debates que nutrieron la IV Conferencia de Hidrovías dieron cuenta de la política iniciada por la AGP, tendiente a perfeccionar la logística de comercialización de un modelo funcional al agronegocio y el extractivismo de nuestros bienes comunes, que hegemoniza la economía de la región. En esa dirección los ríos Paraguay y Paraná se esgrimen como columna vertebral de un modelo de “integración regional”, que no expresa más que la coordinación de un conjunto de políticas -desde los Estados- que “abren la puerta a la economía global”, beneficiando a las grandes empresas del capital concentrado y profundizando nuestra dependencia.

Entre las exposiciones y debates que se sucedieron a lo largo de los 3 días, se destacaron proyectos de fortalecimiento

de la integración regional, como el servicio de carreteras verdes entre Uruguay y Argentina; el mejoramiento del acceso de Bolivia al río Paraguay por medio del Canal Tamengo y la profundización del dragado del río Paraguay, para una mayor eficiencia en el tránsito de barcazas. Además, se habló de la necesidad de avanzar en el diseño de un sistema de logística multimodal que permita economizar los costos actuales de flete.

Desde el Ministerio del Interior argentino se incluyó la necesidad de adoptar medidas que favorezcan el desarrollo de una flota de bandera nacional; de proyectos que vinculen el litoral fluvial con el marítimo, como el caso del canal Magdalena, y el fortalecimiento de la infraestructura de las provincias para un desarrollo productivo “federal” y “sustentable”. A excepción del cambio en la administración del peaje, hoy en manos de la AGP, no se han efectivizado aun políticas que nos acerquen a dichos objetivos.

En el cierre del evento, en las inmediaciones de la terminal de Cruceros “Quinquela Martín”, representantes de la AGP destacaron una serie de propuestas -como parte del plan de acción de la CIC para el período 2022-2023- tendientes al mejoramiento de la navegabilidad, señalización y amarre, con el fin de optimizar el tiempo y el volumen de carga y garantizar una mayor rentabilidad al sector.

Plan Maestro

A inicios del mes de septiembre de 2022, a instancias de una reunión realizada en la Cámara de Comercio Paraguaya Americana (AmChan), se dio a conocer públicamente la elaboración del “Plan Maestro para la Navegabilidad del Río Paraguay”. Un proyecto destinado a la maximización del tráfico naviero (en el tramo del río que transita la jurisdicción del país vecino) y la optimización de su flota mercante.

El mismo, es impulsado por sectores empresariales e industriales, entre ellos la Cámara Paraguaya de Procesadores de Oleaginosas y Cereales (Cappro), el Ministerio de Relaciones Exteriores del Paraguay y la embajada estadounidense.



se en Paraguay. Fue valuado en torno a una inversión de 20 millones de dólares y prevé el desarrollo de obras de infraestructura en los próximos 4 años. Lo significativo de dicho acuerdo es que cuenta con la injerencia directa del Gobierno de los Estados Unidos de América, la inversión de capitales norteamericanos y específicamente con los servicios del Cuerpo de Ingenieros del Ejército estadounidense.

La iniciativa fue rápidamente objetada desde la Argentina, primero desde la legislatura de Chaco, alcanzando el apoyo de los gobernadores del Norte Grande y el reclamo de la Cancillería Argentina, argumentando el presunto peligro de la seguridad nacional.

Cabe destacar la centralidad que adquiere para el tránsito internacional el mejoramiento de este tramo fluvial, así como el lugar preponderante de la flota naval de bandera paraguaya [6]. Sin embargo, esto resulta alarmante -en términos económicos y geopolíticos- si consideramos que este proceso habilita un nuevo instrumento para la injerencia norteamericana, que busca profundizar su dominio, a partir del despliegue económico y militar, a lo ancho de la cuenca

6. Bajo dicha bandera se aglutina la tercera en importancia a nivel mundial con más de 3000 barcazas y 200 empujadores, conformada por 47 empresas extranjeras y 6 de capital nacional <https://www4.hcdn.gob.ar/dependencias/dsecretaria/Periodo2022/PDF2022/TP2022/5087-D-2022.pdf>

del Plata. En un contexto de agudización de la disputa interimperialista e intercapitalista, que se expresa entre otros aspectos en una fuerte guerra comercial y territorial por el avance de las inversiones de capitales chinos en la región, el Paraguay (único país de América del Sur que no tiene relaciones diplomáticas con China y en cambio, reconoce a Taiwán) sigue siendo un enclave estratégico para el sostenimiento de la hegemonía norteamericana.

En este escenario, afirmando el carácter estratégico de la Hidrovía Paraguay Paraná, por donde circula en gran medida la riqueza producida en nuestros suelos, cabe preguntarse: ¿Quiénes son los principales beneficiarios de estos planes de mejoras? ¿En qué medida las políticas impulsadas por los Estados Nacionales siguen abonando al fortalecimiento de la “integración” de los capitales a escala regional? ¿Cambia las condiciones de vida de nuestros pueblos la bandera que tenga el imperialismo de turno? ¿Es posible avanzar en la construcción de un proyecto “federal” y “democrático” cuando los ríos, flotas y puertos siguen estando bajo el control de las grandes agroexportadoras y grupos económicos transnacionales? ¿Es factible generar una política legislativa e impositiva para la apropiación del excedente que producen las rentas de exportación? ¿Cuáles son las limitaciones de pensar la defensa soberana de nuestros territorios dentro de los márgenes de “lo nacional”, cuando el dominio de los mismos por parte del capital ya no reconoce fronteras?

Hasta aquí la CIC marca el ritmo de un proyecto de integración regional, entre los Estados miembros, funcional a la persistencia de un modelo económico reprimarizado que -a corto y largo plazo- potencia la rentabilidad de los grandes grupos concentrados vinculados a sectores estratégicos como la producción agropecuaria y energética. Las políticas orientadas desde el Estado, sin raigambre popular ni un horizonte de control soberano, abonarán indefectiblemente al fortalecimiento de ese modelo. ¿Cuál debería ser el rol que asuman las organizaciones políticas y sociales en este contexto?

Desde la otra orilla: rearticular un proyecto de soberanía regional

El martes 9 de junio, mientras en Buenos Aires se realizaba la VI Conferencia Hemisférica sobre Hidrovías, en la sede del Sindicato de Correo de la ciudad de Rosario, numerosas organizaciones políticas, sociales, sindicales y estudiantiles participaron del “*Foro por la recuperación del Paraná*”, de cara a la organización de la “Gran Caravana Federal a la Bolsa de Comercio de Rosario”, convocada para el 24 de junio.

La caravana fue impulsada a nivel nacional desde la “*Mesa Coordinadora por la Defensa de la Soberanía Nacional sobre el río Paraná y el canal Magdalena*” y expresó la síntesis de un conjunto de experiencias de organización y movilización coordinadas desde los foros y mesas multisectoriales en defensa de la soberanía nacional. En tal sentido, las actividades comenzaron el jueves 23 con un acto en la ciudad de La Plata, continuando el día 24 de junio, con la confluencia de caravanas provenientes de diferentes puntos del país frente a la Bolsa de Comercio de Rosario: usina ideológica y operador financiero del complejo agroexportador.

De acuerdo al comunicado oficial, la iniciativa tuvo como objetivo “visibilizar que los poderes concentrados acaparan el comercio exterior en beneficio exclusivo de un puñado de empresas multinacionales [...] a punto tal que hoy toda la producción argentina se concentra en una veintena de corporaciones extranjeras que, desde el Puerto de Rosario y otros aledaños, exportan el 85% de la producción nacional e importan el 80% de los productos que ingresan al país”. Las consignas principales fueron la derogación del Decreto 949/20, la defensa de la soberanía nacional del río Paraná y el Río de la Plata y la inmediata apertura del canal Magdalena, obra ya definida y presupuestada, y fundamental para que el Estado argentino recupere soberanía en material fluvial y marítimo.

Dichos espacios, construidos desde un arco heterogéneo de organizaciones del pueblo, resultan auspicios para

comenzar a construir una agenda común de discusión programática, que parta de un reconocimiento de la situación actual, desmontando las estructuras del poder real y genere acciones de lucha concretas, que abonen a largo plazo a una estrategia común de los trabajadores y trabajadoras. En ese andar nos encontramos.

En un contexto de profundos debates sobre el futuro de nuestros ríos y bienes comunes, la conferencia de la CIC y ahora el lanzamiento del Plan Maestro, constituyen hechos políticos de relevancia que nos alertan sobre la magnitud que adquiere el proyecto del capital para nuestro territorio. Como contraparte, se vuelve urgente profundizar los debates que emergen del seno del pueblo e interrogarnos cuál debería ser el rol de los ríos Paraguay y Paraná y de los puertos del Gran Rosario, en el marco de un proyecto de soberanía popular con justicia social, aproximando respuestas a la medida de las necesidades de nuestro pueblo. Esa tarea demandará caminar desde la unidad de organizaciones hacia la unidad de la clase y asumir un posicionamiento común que (se) plantee disputar el poder y asumir la organización de nuevas relaciones sociales de producción.

Por otra parte, las formas actuales de desarrollo del capital elevan la escala del enfrentamiento, al superar las fronteras nacionales y valerse del control de nuestros territorios como parte de una totalidad mayor: la territorialidad global. Ante esa situación, la tradicional concepción de “integración regional” resulta escueta, siendo la unidad mínima que debe adquirir el proyecto que nazca del pueblo, superando (y conteniendo) las formas institucionalizadas de la tradicional diplomacia de los Estados.

En esta dirección, el “conflicto” por la regulación de la “Hidrovía” -tal y como hoy se manifiesta- debe comprenderse como parte de una confrontación histórica entre proyectos político estratégicos por el dominio de este territorio social. La disputa por el control de la cuenca del Plata y por la libre navegación de los ríos, en particular (hoy bajo predominio de las grandes transnacionales) actualiza un conflicto

político de largo aliento, que demanda nuevos debates acerca de las condiciones y posibilidades de construcción de un proyecto soberano-popularnuestroamericano. Allí es donde se torna necesario hurgar en las experiencias históricas de articulación regional, en la gesta independentista de la Patria Grande, en la experiencia concreta del artiguismo, en las batallas libradas en Obligado y Punta Quebracho por la libre navegación de los ríos; en la refundación de un proyecto de autonomía regional y protagonismo popular, inconcluso en Argentina desde el derrocamiento del peronismo.

Volvemos a Artigas y a la remembranza de ese gran proyecto regional de los “Pueblos Libres” en busca de aquel horizonte. El pasado no nos dará la respuesta, pero, valernos de nuestro histórico acervo de lucha, puede abonar a la construcción de un programa de los trabajadores y trabajadoras, que tiendan a superar el techo de las fronteras nacionales y de las relaciones diplomáticas institucionales. Identificar la dimensión, la escala y las formas que toma hoy el enfrentamiento constituye -sin dudas- un primer paso necesario para la construcción de una fuerza política popular, ampliando la concepción de integración hacia la de una diplomacia de los pueblos nuestroamericanos que asuma el camino de la definitiva independencia.

> OCTUBRE 2022

() Julieta Peppino. Profesora y Licenciada en Antropología. Cátedra Libre de Estudios Político Regionales (CLEPR), Rosario, Argentina.*

Referencias

- Argumedo, A. (2009). Los silencios y las voces de América Latina: notas sobre pensamiento nacional y popular. Ediciones del pensamiento nacional.
- Barrán, J. P. y Nahum, B. (1964). Bases económicas de la Revolución Artiguista. Ediciones de la Banda Oriental.

- Pontón, R. (2013). El dragado a 34 pies. Informativo Semanal Bolsa Comercio de Rosario, año XXXI, N° Edición 1626 <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-ydesarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/el-dragado-34>
- Poder Ejecutivo Nacional. Decreto Nro. 253/1995. [21 de febrero de 1995]. Vías navegables. Licitación pública nacional e internacional – Adjudicación. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-253-1995-14662>
- Ministerio de Transporte de la Nación (Argentina). Decreto 949/20. [26 de noviembre de 2020]. Boletín Oficial de la República Argentina. <https://docs.google.com/document/d/1jWQmTg2FRHm482fzBKj41siL74GpQKgeKPGS3AoSqPY/edit>
- Ministerio de Transporte de la Nación (Argentina). Resolución 307/2020. [17 de diciembre de 2020]. Creación del Consejo Federal de Hidrovía. Boletín Oficial de la República Argentina. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/238926/20201221>
- Argentina.gob. [1 de julio de 2021]. Por el plazo de 12 meses, la AGP mantendrá la operatividad de la Hidrovía Paraguay-Paraná para brindar mayor presencia y control estatal. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/por-el-plazo-de-12-meses-la-agp-mantendra-laoperatividad-de-la-hidrovia-paraguay-parana>
- Peppino, J. [18 de junio de 2022]. IV Conferencia Hemisférica sobre Hidrovías, Puertos y Cruceros: integración regional, logística del saqueo y debates por la soberanía. El Megáfono. <https://elmegafono.net/17637/2022/06/18/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores (Paraguay) [9 de junio de 2022]. Concentran apoyos para impulsar el Plan Maestro para la Navegabilidad del Río Paraguay <https://www.mre.gov.py/index.php/noticias-de-embajadas-y-consulados/concentranapoyos-para-impulsar-el-plan-maestro-para-la-navegabilidad-del-rio-paraguay>
- Canal abierto [23 de septiembre de 2022]. Tropas estadounidenses desembarcan en el tramo paraguayo de la hidrovía Paraguay-Paraná.
- Canal abierto. <https://canalabierto.com.ar/2022/09/23/tropas-estadounidenses-desembarcan-en-eltramo-paraguayo-de-la-hidrovia-paraguay-parana/>
- Dandan, A. [17 de octubre de 2022]. Un conflicto silencioso escala en la Hidrovía. Página 12. <https://www.pagina12.com.ar/490237-un-conflicto-silencioso-escala-en-la-hidrovia>