

# **Hidrovia Paraguay-Paraná como caso emblemático en relación a la soberanía económica, de los recursos ambientales y el desgaste ambiental**

**Anahí Castro**

[anahicastro-@outlook.com](mailto:anahicastro-@outlook.com)

Universidad Nacional de Villa María

**Luca Salvador La Porta**

[lucaalaporta@gmail.com](mailto:lucaalaporta@gmail.com)

Universidad Nacional de Villa María

---

SOCIALES INVESTIGA. Escritos Académicos, de Extensión y Docencia

N°12, Julio-Diciembre 2021 (pp. 158-169)

e-ISSN 2525-1171

Villa María: IAPCS, UNVM

<http://socialesinvestiga.unvm.edu.ar>

## **Hidrovia Paraguay-Paraná como caso emblemático en relación a la soberanía económica, de los recursos ambientales y el desgaste ambiental**

### **Resumen**

El presente artículo tiene como objetivo analizar someramente la problemática en torno a la Hidrovia Paraná-Paraguay y las implicancias del emplazamiento de esta obra y su mantenimiento, en relación a la direccionalidad de la política ambiental en Argentina, considerando el ejercicio de la soberanía económica y sobre los recursos naturales. Como propuesta concluyente y de manera comparativa, se incluye un panorama de la Iniciativa Yasuní-ITT de Ecuador y la incorporación del concepto de *Buen Vivir* por esta nación en su Constitución Nacional, y se contraponen el mismo con posturas economicistas expuestas a partir de la valoración de la hidrovia y la accesibilidad que ofrece a países como Bolivia en relación al comercio internacional de materias primas y *commodities* en general.

**Palabras clave:** soberanía; transnacionalización; caso emblemático; neoliberalismo; hidrovia Paraná-Paraguay; recursos hídricos; comercio exterior; política ambiental

## Introducción

Para llevar a cabo nuestro objetivo de analizar la problemática en torno a la Hidrovía Paraná-Paraguay y las implicancias del emplazamiento de esta obra y su mantenimiento, en relación a la direccionalidad de la política ambiental en Argentina, hemos adoptado un enfoque constructivista y una metodología basada en la revisión documental sobre el tema y su recorrido histórico, sin perder de vista las diferentes perspectivas a las que arriban autores y autoras que han investigado de manera previa la cuestión que nos ocupa.

Nuestra propuesta onto-epistemológica busca reivindicar el rol de las instituciones y del accionar político en el control de los recursos naturales. Además de problematizar las regulaciones internacionales en materia de derecho ambiental propuestas luego de la Declaración de Estocolmo (1972), el Reporte Founex (1968) y la consecuente creación del PNUMA (Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente), a partir de la introducción al derecho jurídico de las cosmovisiones indígenas y campesinas que ubican a los recursos naturales como sujeto de derecho dentro del buen vivir (*Sumak Kawsay*). Desde una perspectiva local y regional, comprendemos que la realización de este proyecto de integración regional entre países del Cono Sur, no sólo pretende dar respuesta superadora a las desigualdades regionales, sino que al mismo tiempo ha fomentado la transferencia de valor hacia los países altamente industrializados mediante la reprimarización de las economías nacionales y la sujeción a los precios internacionales de commodities.

La Hidrovía Paraná-Paraguay (en adelante HPP) que atraviesa los ríos Paraná y Paraguay en un tramo de 3.442 km, desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), es utilizada para la navegación permanente de buques y trenes de barcasas. La vía industrial navegable es apta para embarcaciones de hasta 3,3 metros de calado, en un tramo fluvial que atraviesa Brasil, Paraguay, Argentina y Uruguay y se comunica con Bolivia a través del canal Tamengo. El sistema Paraguay-Paraná es el segundo sistema fluvial más largo de Sudamérica; su área de influencia comprende una superficie de 720.000 km<sup>2</sup> y una población de 40 millones de habitantes. Podemos entender este proyecto, como parte de una planificación estratégica geopolítica a escala regional, que tiene como objetivo la conectividad y viabilización de los recursos extraídos en el Cono Sur hacia un mercado global, al unirse con otras obras gigantescas de ingeniería vial como las diferentes autovías que se interconectan con las rutas nacionales, formando parte del proyecto emplazado por la IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), la cual es una iniciativa de ordenamiento territorial que incluye proyectos de rutas multimodales, gestado en el año 2000 por organismos multilaterales de crédito y doce países de América del Sur. Busca adaptar los territorios a las exigencias del mercado mundial, y conectar los grandes centros de producción y de consumo con menores tiempos y costos de circulación. La IIRSA contiene obras de transporte, energía y telecomunicaciones distribuidas en ejes denominados *Ejes de Integración y Desarrollo* (EID), uno de los cuales es el Eje de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Esta vía navegable es, mayoritariamente, operada por convoyes de barcasas que transportan graneles sólidos (soja y sus subproductos, trigo, mineral de hierro y manganeso, clinker, materiales calcáreos, cemento) y líquidos (petróleo y sus derivados, aceites), y que realizan el tráfico entre puertos del Sudoeste brasileño

(Corumbá y Ladario), del Oeste boliviano (Terminal Aguirre y Gravelal) y de Paraguay (Vallemí y otros puertos menores) con puertos de Argentina, Uruguay y del propio Paraguay (Villeta).

Revisando la historia de este proyecto:

En 1969, los gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, firmaron en Brasilia el Tratado de la Cuenca del Plata, por el cual se decidió aunar esfuerzos para la realización de programas, estudios y obras, la formulación de entendimientos operativos e instrumentos jurídicos y la facilitación y adopción de medidas para el incremento y fomento de la navegación fluvial. En 1987 se realizó en Bolivia la XVII Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de estos países. En esa oportunidad se promulgó la Resolución Número 210, en la que los cinco países declararon su intención de promover la navegación por la Hidrovía Paraná-Paraguay como asunto prioritario. Esta decisión fue ratificada en abril de 1988, en el Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo del proyecto de la HPP, realizado en Campo Grande, Brasil. En la Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas celebrada en Santiago de Chile en septiembre de 1989, se creó una unidad ejecutora denominada Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), con una secretaría que, con el tiempo, se transformaría en la actual Secretaría Ejecutiva. En junio de 1992, en Las Leñas, Mendoza, los cancilleres, ante la presencia de los primeros mandatarios de los países de la Cuenca, suscribieron el Acuerdo de Transporte Fluvial de la HPP, en el que armonizaron los intereses de los países miembros. En la Argentina fue aprobado por la ley 24.385/94, que entró en vigencia el 13 de marzo de 1995. (Coria, 2008:1)

En base a este recorrido histórico, destacamos que el proyecto de HPP está estrictamente relacionado con la constante tentativa de conformar un bloque regional económico, con intención de potenciar las actividades productivas extractivistas en cada uno de los países participantes del proyecto, lo cual trae consigo, claras consecuencias e impactos ambientales colaterales. Priorizando, de esta manera, el aumento de las capacidades de exportación y comercio de cada país, en detrimento de los objetivos ambientales promulgados luego de la Declaración de Estocolmo (1972) y la consecuente creación del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

### **Conflictividades socio-ambientales de la HPP**

La manera en la cual se originó, gestionó y administró la Hidrovía Paraná-Paraguay desprende de sí diversas problemáticas ambientales- deterioro de los humedales, contaminación hídrica, pérdida de la biodiversidad- que se identifican como procesos productivos/territoriales de los que podemos mencionar algunos aspectos relevantes, que tienen que ver con el patrón de desarrollo impuesto según las categorías centro-periferia en el que nuestro país -y el conjunto de países asociados al tramo fluvial- y que se insertan como productores y exportadores de materias primas. Si bien el proyecto de Hidrovía tiene su origen a comienzos de los años '80, durante la década de 1970 se incrementaron las relaciones de dependencia en el plano geopolítico mencionado, y se instaló como sistema económico imperante un modelo de desarrollo neoliberal que se fue profundizando durante el tiempo en que nació la

hidrovía, en el cual la transnacionalización de los capitales y la reprimarización de nuestra economía se impuso fuertemente.

Cabe destacar para realizar nuestro análisis, la heterogeneidad ante la que nos enfrentamos al hablar de los países involucrados en este proyecto. La particularidad de la región sudamericana radica en la gran riqueza de su tierra y en el paradójico, o no, empobrecimiento de sus sociedades, que se han visto sometidas, desde tiempos de la colonia al extractivismo y la expoliación de sus recursos naturales con fines meramente de acumulación. Dichas heterogeneidades también encuentran asidero en la diversidad geográfica presente en todo el territorio sudamericano. En territorio argentino, la vía fluvial ingresa por Formosa, sobre el río Paraguay, y sigue por el Paraná costearo Chaco, Santa Fe, Corrientes, Entre Ríos y Buenos Aires. Su influencia se extiende hacia otras provincias argentinas como Santiago del Estero, Tucumán y Salta, y dentro de la cuenca del Plata, a los estados brasileños de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, a gran parte de Bolivia, casi todo el Paraguay y al litoral oeste del Uruguay. Si nos detenemos a observar cada una de estas regiones podremos identificar las diferencias existentes entre sí en cuanto a producciones, climas, características morfológicas y geográficas, densidad demográfica, entre las más destacadas. Así mismo podemos resaltar heterogeneidad en cuanto a la percepción del riesgo que implica a nivel ambiental esta vía navegable en los diferentes puntos que atraviesa a lo largo de su recorrido en el cual algunas poblaciones identifican riesgos de carácter ambiental, social y económico dentro de las comunidades existentes relacionadas al proyecto y, otras, en las que prevalece el análisis económico a la hora de sopesar las consecuencias de la hidrovía en los territorios que habitan.

En ese sentido, la antropóloga Mary Douglas (1982) aporta algunos conceptos más que interesantes a fin de analizar la problemática del riesgo en este caso emblemático de la HPP. Para ella, es fundamental comprender que las percepciones, en cuanto a los *riesgos* derivados de toda la actividad productiva humana, se construyen mediante mecanismos intersubjetivos plagados de disputas individuales y presiones institucionales. Estas implicancias institucionales son el resultado de procesos colectivos que abandonan las percepciones individualistas o egocéntricas de las ciencias. Su *teoría cultural del riesgo*, emerge como un enfoque que observa al ambiente, la sociedad y el sujeto como un sistema total (Douglas y Wildavsky, 1982) en el cual el riesgo se concibe como una construcción social y no como un fenómeno revelado por la ciencia. Por tanto, las instancias políticas son fundamentales a la hora de definir qué fenómenos serán más o menos riesgosos, cuáles merecen mayor o menor atención en la agenda pública y qué actividades pueden o no implicar riesgos para el desarrollo de una sociedad en tiempo y espacio determinados. Por lo tanto, comprender en qué medida se relacionan los procesos decisorios en materia de geopolítica internacional, la globalización de los aparatos productivos y las acciones llevadas a cabo por los países de Sudamérica, es necesario para pensar el proyecto HPP a la luz de las heterogeneidades propias de cada territorio atravesado por el canal.

Dentro de las conflictividades que identifican autores como Schweitzer y Petrocelli (2014), podemos observar las ambientales, que derivan de los cambios en el régimen hidrológico producido a partir de la modificación en el uso del suelo, la erosión por la alteración de los patrones de escurrimiento superficial de las aguas, el deterioro en la calidad del recurso hídrico y la pérdida de humedales; cambios en la

morfología territorial partiendo del aumento de la navegabilidad alcanzada en los últimos años, lo cual se ve favorecido por las políticas que se impulsan y contribuyen a este incremento, lo que tiene como resultado inmediato el retroceso de la barranca del río y su consecuente transformación de los territorios ribereños; conflictos sociales, especialmente la expulsión de campesinos y comunidades indígenas con tenencia precaria de la tierra ante el avance de la frontera agrícola y la expansión sojera y el aumento desproporcionado de los precios de la tierra que esto trae aparejado; el bajo incremento del empleo en las poblaciones localizadas en torno a la hidrovía que, por el contrario de lo que podría inferirse, no se ven afectadas de manera positiva en este sentido por su proximidad a la HPP y tensiones en el uso del suelo en relación al avance del uso productivo por sobre el tejido residencial en algunos casos y los asentamientos precarios que se instalan en predios industriales subutilizados, en otros.

Por tanto, las consecuencias ambientales que encierra este proyecto son: la alteración del régimen hídrico del río Paraguay, aumentando la velocidad de traslado de las crecidas, aumentando los riesgos de éstas en todo el curso de este río; afectación de los sistemas de humedales a lo largo del tramo del proyecto, incluyendo el Gran Pantanal del Alto Paraguay (Pantanal Matogrossense), perjudicando su condición de esponja natural responsable de la estabilización del flujo de agua del río Paraguay; la promoción de la instalación de industrias pesadas y de núcleos urbanos en las zonas aledañas al río -afectando al mismo tiempo la actividad pesquera-. Las modificaciones en el canal del río Paraguay pueden producir el desecamiento de partes de los esteros y bañados a lo largo de sus planicies de inundación.

La rectificación y profundización artificial del río Alto Paraguay hasta Cáceres proporciona un canal de navegación permanente para los sistemas de barcas propuestas en el diseño del proyecto, pero con el costo de pérdidas sustanciales de agua, sedimentos y nutrientes. La disminución del área de humedales puede representar una gran pérdida en la diversidad de vida que contienen estos ecosistemas, de cuya existencia depende en gran medida el equilibrio ambiental en toda su área de influencia.

#### *La reconstrucción de un debate histórico*

Durante el mandato del presidente Carlos Menem, en el año 1995, la administración y gestión de la Hidrovía en nuestro territorio, quedó en manos de capitales privados de origen extranjero, quienes se encargaron de las actividades relacionadas al mantenimiento, dragado, balizado y cobro de peajes. A su vez el Estado nacional, ejerció un rol meramente registral de las acciones de la empresa Jan de Nul, quien por entonces asumió el manejo de esta vía navegable, en conjunto con una firma privada de origen nacional llamada EMEPA S.A. La empresa de origen belga se encuentra adherida, según aclaran en su página oficial, a las normas ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, VCA, ISM y ISPS; pero al mismo tiempo a lo largo de 26 años han sido múltiples los informes en cuanto a la destrucción ambiental que se han generado a lo largo y ancho de la cuenca hídrica afectada por este proyecto.

Debemos entender la HPP en sí misma como caso emblemático en el contexto histórico de los países en desarrollo (en adelante, PED), ya que nos permite entonces, problematizar de manera integral aquellos puntos que se presentan dispersos en diferentes reclamos sociales sobre la cuestión ambiental, ya que el tema es transversal

a cada uno de ellos e ilustra sobre las políticas ambientales que se incorporaron durante los años '90, en los cuales preponderó una clara impronta de privatización y cesión de los activos estatales a manos privadas, como así también del control y ejecución de las normas en materia ambiental.

La creación del acuerdo de la HPP posibilitó el fortalecimiento del libre comercio y la cooperación entre los países de la región, tal cual se propone en el Reporte Founex, el WICEM II, CIEL y otros documentos que promueven el crecimiento económico y la desregulación de los intercambios para los PED. Particularmente la creación de la Hidrovía Paraná-Paraguay y su vinculación con las problemáticas ambientales se plantearon inicialmente como competencia del sector privado. Disponiendo su dragado, balizado, mantenimiento, cobro de peajes y limpieza por parte de la empresa Belga Jan-De Nul. Los productos que se transportan por esta vía navegable deben cumplir con los requisitos propuestos por cada país de origen. Ajustando su accionar a las normas existentes sobre tales productos, en muchos casos, su transporte puede significar un riesgo debido a que presenta características de mercancía peligrosa. Cada buque que transporte dichas mercancías se deberá regir por el *Código Internacional de Mercaderías Peligrosas*. Estos productos peligrosos a granel pueden ser de características químicas líquidas, productos sólidos de hidrocarburos y gases. Las autoridades competentes de los países signatarios deberán al mismo tiempo regular periódicamente sobre las embarcaciones que zarpan desde sus puertos y cada región de paso deberá, mediante sus aduanas y controles locales regirse por las normativas de la MARPOL (Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques)<sup>1</sup>. La adopción de todos estos marcos normativos por parte de los países signatarios de la Cuenca del Plata, implica la participación activa de los mismos, como una suerte de *compromiso* con los postulados del Reporte Founex.

Desde este punto, la hegemonía de los modelos extractivistas a lo largo del Cono Sur, contribuye al desgaste de los recursos naturales. La consolidación de un modelo global de desarrollo y producción que ubica a los países periféricos como productores/exportadores de *commodities* y la necesidad de los Estados endeudados de generar divisas para afrontar estas deudas contraídas en las últimas décadas con los organismos financieros internacionales y multilaterales, provocan la sujeción de los gobiernos a estas prácticas destructivas para el entorno natural a la vez que permite la abultada generación de ganancias de empresas transnacionales a partir de la devastación de los territorios.

Durante el 2021, esta problemática cobró relevancia debido al vencimiento de contratos destinados al control, mantenimiento, dragado, señalización y balizamiento en territorio argentino por parte de Jan de Nul en el mes de abril. A partir de los múltiples debates surgidos en torno a quién corresponde tener a su cargo el control de la obra en territorio nacional, el presidente Alberto Fernández firmó un decreto en el cual se establece la adjudicación de la HPP a La Administración General de Puertos (AGP) por un plazo de 12 meses, hasta la próxima licitación internacional que debe llevar adelante el Ministerio de Transporte mediante el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable -creado el 25 de agosto de 2021, por decreto nacional-. En su primer informe, la AGP aseguró haber dragado 852.446 metros cúbicos tanto

---

<sup>1</sup> Creado por la Organización Marítima Internacional (OMI) organismo especializado de la ONU.

en los canales de Punta Indio y Emilio Mitre en el Río de la Plata, como en el Paraná de las Palmas, el Paraná Medio y el Inferior con la utilización de seis dragas pertenecientes a la empresa Jan de Nul.

El centro de la discusión se presentó en torno a los posicionamientos de distintas organizaciones de la sociedad civil y agrupaciones sociales, que reclamaron el control estatal del canal vial. Estas posiciones que se han manifestado a lo largo del transcurso del corriente año, han configurado el tablero de fuerzas relativas como una verdadera *arena de conflictos*<sup>2</sup> en la que se ponen en juego múltiples racionalidades propias de un sistema social complejo como el nuestro, atravesado constantemente por grandes crisis sociales y económicas, cuanto menos políticas.

### **Consideraciones finales**

La privatización de los activos estatales como política de gestión de los recursos, afecta directamente a la soberanía de nuestro país, en relación al control de los mismos, como así también de los sistemas productivos. Todo este conjunto de problemáticas complejiza la introducción y el abordaje del tema dentro de la agenda política, debido a su gran heterogeneidad y envergadura. Si bien las múltiples perspectivas en torno al tratamiento adecuado del caso que nos ocupa son tan complejas como la realidad misma, entendemos que es necesario un abordaje integral, multidisciplinar y sistémico que adecue conocimientos elementales y un accionar coherente con los intereses nacionales de comercio exterior en conjunto con el resguardo del ambiente.

Nos parece interesante traer a colación la experiencia de otros países sudamericanos, que supieron darle voz a los reclamos sociales que valorizan el derecho ambiental como modo de dignificación cultural, social, política y económica. Para esto hemos observado lo sucedido en países como Ecuador.

En el primer decenio del 2000, varios países anclaron sus principios de acción a partir de la lucha contra la hegemonía del modelo neoliberal y el dominio económico mediante la imposición del patrón de desarrollo sustentable, el cual se constituyó en un modo de acumulación basado en la transnacionalización del capital y la economía verde como un instrumento factible a constituirse en una nueva fase del desarrollo capitalista. Parte de este proceso de emancipación se visualiza al interior de algunos países sudamericanos, que, al reformar sus constituciones nacionales, posibilitaron la apertura hacia nuevos paradigmas del desarrollo y la resignificación de lo comprendido como *ambientalmente adecuado*. Este es el caso de Ecuador, que a partir del 2008 incorporó en la carta magna del Estado, lo que grandes movilizaciones populares pregonaban: la representación de grupos marginados históricamente por el capital, una cosmovisión indígena y campesina que recupera saberes locales y pautas culturales históricas mediante la representación jurídica de sus cuerpos ancestrales según el *Plan Nacional para el Buen Vivir*.

---

<sup>2</sup> Análogo al concepto de "arena de poder" (Lowi, 1964), en el cual las políticas públicas se configuran como factores que explican (y no explicados por) la aparición de espacios de conflictos entre grupos que poseen intereses antagónicos en el tratamiento de una misma temática.



En particular el caso de la propuesta Yasuní ITT, es emblemático a la hora de observar el posicionamiento geopolítico que tuvo esta nación con respecto a la cuestión ambiental y económica, al plantarse ante el resto de naciones conformantes de la Asamblea General de las Naciones Unidas, quienes a través del Protocolo de Kyoto, reclamaban políticas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a los países en vías de desarrollo, con una clara mirada correctiva hacia aquellos que comenzaban a posicionarse en este escenario (Brasil, India y China con mayor trayectoria), pero sin ejecutar un revisionismo sobre esta problemática y sus responsables históricos. De esta manera, el entonces presidente Rafael Correa, propuso de manera oficial un resarcimiento económico conforme a las prácticas extractivistas que venían llevándose adelante por manos privadas en cierto territorio ecuatoriano, el cual fuera declarado *Zona Intangible* en el año 1998, y donde también se ubican diferentes pueblos originarios de la región.

Una de las grandes implicancias en relación al rol estatal que presentó la propuesta Yasuní ITT, fue sin dudas, colocar al Estado ecuatoriano en el lugar de defensor y decisor de la soberanía en relación a sus recursos naturales, lo que en la década anterior hubiera sido impensado, ya que durante los años '90, fueron las leyes del mercado las que marcaron las agendas de las políticas ambientales en toda la región, tal como pudimos observar en el caso de nuestro país.

En contraposición, algunos análisis economicistas en relación a la Hidrovía Paraná-Paraguay, destacan su importancia fundamental en relación al comercio exterior de algunos países de la región, como es el caso de Bolivia. País el cual podemos decir desde este punto de vista, se ve afectado de manera positiva por la HPP que posibilita una vía de exportación para sus productos regionales y una inserción internacional en el plano mundial del comercio de materias primas. Destaca Capra que:

Poder transportar mayor volumen de carga, le daría acceso a mercados como el Estado de San Pablo, que es la capital industrial y la más poblada de Sudamérica y generar una alternativa a los puertos del Pacífico. Ello siempre que se cuente con la infraestructura adecuada y expedita (2003:9).

También se menciona la accesibilidad al mar a través del Océano Atlántico que ofrece a este país, el cual sabemos, viene llevando a cabo reclamos en ese sentido desde un extenso tiempo atrás y que "para Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay la HPP es importante, pero para Bolivia es fundamental, porque a través de ésta, el país puede tener acceso a puertos marítimos" (Capra, 2003:9). Sobre la cuestión ambiental, la autora presenta, por un lado, conclusiones positivas al afirmar que "...el transporte hidroviario requiere un menor consumo de energía por carga (eficiencia energética) y en el caso particular de la HPP un mínimo de intervenciones en el río (dragado de mantenimiento) debido a sus condiciones naturales de navegabilidad" (Capra, 2003:9). Aunque también reconoce que desde 1996, el proyecto se encuentra en etapa de estudios para evaluar el impacto ambiental, sobre todo en el Pantanal, que constituye una de las reservas de agua dulce más importantes del planeta, además de determinar el sistema climático de la zona.

Repasando entonces, las posturas expuestas en el presente apartado y, a modo de conclusión, creemos desde la disciplina del desarrollo en la necesidad de un equilibrio entre las necesidades económicas y la urgencia por atender a las

problemáticas ambientales descritas en el presente artículo. Consideramos que mientras sigamos sin plantearnos un cambio sustancial en la matriz productiva de nuestro país, la complejidad para abordar el tipo de problemáticas socio-ambientales, planteadas a lo largo de nuestro texto, irá en aumento. La necesidad del control estatal sobre la Hidrovía Paraná-Paraguay, es una realidad y una emergencia si queremos promover y conquistar nuestra soberanía social, ambiental, política y económica. Podemos valernos de experiencias como las que representa el *Plan Nacional para el Buen Vivir (Sumak Kawsay)* e intentar replicar desde nuestra impronta endógena, una valorización ambiental que respete las cosmovisiones de nuestro territorio y los recursos disponibles, haciendo uso de la conciencia sobre la finitud que estos tienen y de la importancia de sostenerlos en el tiempo como parte de la política ambiental y como perspectiva de desarrollo en el largo plazo. Al mismo que se promueven modelos de crecimiento económico que no desplazan a campesinos, indígenas y poblaciones vulnerables en la distribución de la riqueza y que no se basen en la acumulación y el consumo compulsivo.

## Bibliografía

- Capra, K. (2003). La Hidrovía Paraná Paraguay, una alternativa a los puertos del Pacífico. *Unidad de Análisis de Políticas Económicas*. Recuperado de: [https://www.udape.gob.bo/portales\\_html/Documentos%20de%20trabajo/DocTrabajo/2003/HPP1.pdf](https://www.udape.gob.bo/portales_html/Documentos%20de%20trabajo/DocTrabajo/2003/HPP1.pdf)
- Coria, I. (2008) Hidrovía Paraná-Paraguay: consecuencias ambientales. Recuperado de: <http://www.fepai.org.ar/Ecoepisteme/2008/Coria.pdf>
- Dobski, I. (2021). La Hidrovía, escenario de desafíos y oportunidades. Grupo de Trabajo de Economía y Comercio Internacional, *Centro de Estudios Internacionales de la Universidad de Belgrano*. Recuperado de: <http://190.221.29.250/bitstream/handle/123456789/9203/21-06-21-GEyCI-NO%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Schweitzer, M. y Petrocelli, S. (2014). Territorialidades en San Lorenzo y en Barranqueras en el marco de la Hidrovía Paraná-Paraguay. *Cuaderno Urbano, espacio, cultura, sociedad*, 17. Recuperado de: <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/183>
- Wetlands International. (2019). Una mirada sobre los impactos de la Hidrovía en los humedales del Corredor Fluvial Paraguay-Paraná. Programa Corredor Azul. *Fundación Humedales / Wetlands International*. Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: [https://lac.wetlands.org/wp-content/uploads/sites/2/dlm\\_uploads/2019/11/Una-mirada-sobre-los-impctos-de-la-Hidrovía-en-los-humedales-del-Corredor-Fluvial-Paraguay-Paraná.pdf](https://lac.wetlands.org/wp-content/uploads/sites/2/dlm_uploads/2019/11/Una-mirada-sobre-los-impctos-de-la-Hidrovía-en-los-humedales-del-Corredor-Fluvial-Paraguay-Paraná.pdf)

## Fuentes Consultadas

- Agritotal. (2021, 9 de abril) Firman acuerdo con organismo internacional sobre la Hidrovía Paraná-Paraguay. Recuperado de: <https://www.agritotal.com/nota/firman-acuerdo-con-organismo-internacional-sobre-la-hidrovia-parana-paraguay/>
- Agritotal. (2021, 1 de diciembre) Presentan informe de gestión de la Hidrovía. Recuperado de: <https://www.agritotal.com/nota/presentan-informe-de-gestion-de-la-hidrovia/>
- Blettler, M. & Rico, T. (2020, 15 de noviembre) El impacto ambiental que se esconde detrás de la hidrovía Paraguay-Paraná. *El Litoral*. Recuperado de: [https://www.ellitoral.com/index.php/id\\_um/268267-el-impacto-ambiental-que-se-esconde-detras-de-la-hidrovia-paraguayparana-desarrollo-a-toda-costa-area-metropolitana.html](https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/268267-el-impacto-ambiental-que-se-esconde-detras-de-la-hidrovia-paraguayparana-desarrollo-a-toda-costa-area-metropolitana.html)
- Dellatorre, R. (2021, 4 de abril). Hidrovía, proyectos e intereses en disputa. *Página 12*. Recuperado de: <https://www.pagina12.com.ar/333545-hidrovia-proyectos-e-intereses-en-disputa>
- Giménez, J. (2021, 7 de febrero) *Polémica por la Hidrovía: qué obras licitará el Gobierno y qué críticas recibió el proyecto*. *Chequeado*. Recuperado de: <https://chequeado.com/el-explicador/polemica-por-la-hidrovia-que-obras-licitara-el-gobierno-y-que-criticas-recibio-el-proyecto/>
- Organización Marítima Internacional (S/F). Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques. Anexo I del Convenio MARPOL - Prevención de la contaminación por hidrocarburos (MARPOL). Recuperado de: <https://www.imo.org/es/OurWork/Environment/Paginas/OilPollution-Default.aspx>

Organización Marítima Internacional (2011) Código IMDG.-MOPT. Londres. Recuperado de:  
<https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/57d21447-04d6-4b72-81d9-a9400fe4363f/CodigoIMDG.pdf?MOD=AJPERES>.

Argentina.gob.ar. *Hidrovia Paraná-Paraguay*. Recuperado de:  
<https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/hidrovia-parana-paraguay>

ONU (1972). Programa de las Naciones Unidas para el Ambiente. Declaración de Estocolmo. Recuperado de:  
[https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/29567/ELGP1StockD\\_SP.pdf?sequence=5&isAllowed=y](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/29567/ELGP1StockD_SP.pdf?sequence=5&isAllowed=y)

ONU (2019). Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.  
<https://www.un.org/ruleoflaw/es/un-and-the-rule-of-law/united-nations-environment-programme/>.

Taller Ecologista. (2006). Los dueños del río. La hidrovia Paraguay-Paraná: el negocio de los recursos en América Latina. *Ecología Política*. Recuperado de:  
<https://www.ecologiapolitica.info/?p=648>