



Sede Educativa: Escuela Superior de Guerra "Tte Gr1 LUIS MARÍA CAMPOS"

TESIS

Título: "Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil"

Que para acceder al título de Magíster en Estrategia y Geopolítica presenta el Maestrando Lic. PEDRO ALBERTO ALURRALDE

Directora de Tesis: Mgter. Mariana Altieri

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Noviembre 2021.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	II
RESUMEN	III
INTRODUCCIÓN Y MARCO TEÓRICO	1
1. INTRODUCCIÓN	1
2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	1
3. JUSTIFICACIÓN Y PERTINENCIA DEL ESTUDIO	2
4. ANTECEDENTES	2
5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	3
6. FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS	3
7. METODOLOGÍA	4
8. MARCO TEÓRICO	6
<i>8.1 Discusión teórica de la geopolítica</i>	7
<i>8.2 Líneas de continuidad de geopolítica en Argentina según Coutau-Bégarie</i>	13
<i>8.3 Otros aportes sobre integración y desarrollo</i>	14
CAPÍTULO 1: PRESENTACIÓN DE LAS CUENCAS. UNA MIRADA HISTÓRICA	17
1.1 CARACTERÍSTICAS DE LAS CUENCAS DE LA REGIÓN DE AMÉRICA DEL SUR	17
<i>1.1.1 La Cuenca del Plata</i>	19
<i>1.1.2 La Cuenca del Amazonas</i>	31
<i>1.1.3 La integración económica de la Cuenca Amazónica</i>	34
<i>1.1.4 Iniciativa presidencial de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)</i>	36
1.2 CONCLUSIONES PARCIALES DEL CAPÍTULO	44
CAPÍTULO 2: EVALUACIÓN DEL NIVEL DE COMPATIBILIDAD DE LAS CUENCAS	47
2.1 VALORACIÓN DE LA PRESENCIA DE VARIABLES DE COMPATIBILIDAD: INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA, COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA Y OTROS PROGRAMAS	47
<i>2.1.1 Programas de Cooperación Transfronteriza</i>	52
<i>2.1.2 Inversiones en Infraestructura</i>	56
<i>2.1.3 La Carretera Transamazónica</i>	62
2.2 CONCLUSIONES PARCIALES DEL CAPÍTULO	67
CONCLUSIONES	69
1. REFLEXIONES SOBRE EL PROCESO DE INVESTIGACIÓN	69
2. RESPUESTAS Y CONCLUSIONES	70
3. LOGROS, LIMITACIONES, PROPUESTAS Y APORTES	74
BIBLIOGRAFÍA	76

NOTA: La presente tesis, es el punto de vista muy particular del autor y por ningún motivo representa la postura de la institución a la que pertenece.

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo es producto de mucho esfuerzo y apoyo de parte de una gran cantidad de profesionales, amigos y colegas que de una u otra forma se sintieron convocados por un propósito: contribuir a elaborar un documento que plasme y actualice el estado en que se encuentra la geopolítica regional con relación a las energías y recursos que dos de los Estados más importantes de la región de América del Sur, Argentina y Brasil, han dedicado a la integración y desarrollo de la región. Este espíritu atraviesa todo el trabajo y ha sido el motor principal del mismo.

En primer lugar, me gustaría transmitir mi profundo agradecimiento a la Escuela Superior del Ejército por haber sido una verdadera *alma mater* y por los valiosos contenidos impartidos. A todo el cuerpo docente y administrativo, ya que en cada una de las materias cursadas he podido adquirir conocimientos invaluable para mi formación y para nutrir de contenido a esta tesis.

Me gustaría destinar un apartado especial para expresar mi gratitud a la directora de este trabajo, me refiero a la Mgter. Mariana Altieri que con su generosidad intelectual y su inquebrantable paciencia ha sabido guiarme en este recorrido final. Sin sus precisas devoluciones y atinadas observaciones este trabajo no tendría la relevancia que fue adquiriendo a lo largo de las diferentes reuniones de trabajo.

En segundo lugar, me gustaría expresar mi más sincera y afectuosa gratitud a mi esposa por los consejos y consideraciones brindadas luego de varias lecturas y relecturas al mismo, los cuales han sido de una enorme ayuda para elaborar esta investigación, y a toda mi familia por su incondicional apoyo y motivación en los momentos en que fueron imprescindibles.

No quisiera omitir mi agradecimiento a los entrevistados para este trabajo cuyas contribuciones ayudaron a ilustrarme sobre la fraternidad y la relación intrínseca e histórica entre argentinos y brasileños, así como sobre la mirada geoestratégica común que tiende a prevalecer en estos tiempos. En particular mi agradecimiento a el Cnel. Justino Bertotto y al Ten. Cnel. Ricardo Vieira Coelho Junior que destinaron parte de su tiempo y experiencias a profundizar sobre el estudio y visión estratégica de la relación de ambos países y sus realidades geopolíticas.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

RESUMEN

El presente trabajo tiene como principal objetivo analizar las inversiones de infraestructura en las Cuencas del Plata y Amazónica como partes fundamentales de una estrategia integral, desarrollo e integración de la región de América del Sur, y en especial analizar lo actuado por parte de dos de sus principales países: Argentina y Brasil. Sobre esta base y partiendo de enfoques propios de la geopolítica se aborda el tema propuesto para comprender los niveles de convergencia entre los dos proyectos.

Para dicho fin, se expondrán los actores, intereses y estrategias que entran en juego en el tablero de la política sudamericana a través de las diversas inversiones para concretar avances en pos de un objetivo mayor: el desarrollo a nivel nacional y por ende regional, que modifica la situación geopolítica, a partir de la vinculación de diversos centros de producción ubicados en cada una de las cuencas.

Palabras Claves: Cuenca del Plata - Cuenca del Amazonas – Geopolítica - América del Sur – Integración – Brasil – Argentina.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

“Los hermanos sean unidos Porque ésa es la ley primera, Tengan unión verdadera En cualquier tiempo que sea, Porque, si entre ellos pelean, Los devoran los de ajuera.”

(José Hernández, *La Vuelta de Martín Fierro*; 1879)

“El presente y el futuro de nuestros países, sin menoscabo de su necesaria proyección atlántica, es y será sobre la América Latina, hacia el interior del Continente. De frente y no a espaldas de la historia.”

(Enrique Guglielmelli, *Geopolítica del Cono Sur*; 1979)

Introducción y Marco Teórico

1. Introducción

Esta tesis propone estudiar dos de las cuencas hidrográficas² más importantes del mundo que se encuentran en la región de América del Sur ya que representan áreas de gran relevancia estratégica para el desarrollo, y porque además comprenden un área crucial para el desenvolvimiento de sus respectivas comunidades. Se trata de espacios que revisten suma importancia para la sostenibilidad medioambiental, es decir del hábitat, de las plantas y animales que las habitan y para el agua potable que contienen, todo un ecosistema que también incluye a los seres humanos. Además, los recursos que abarcan suelen regularse y administrarse en conjunto entre varios Estados, y por tal motivo requieren de niveles de diálogo y procesos de integración para adecuar mecanismos que permitan operarlas de manera coherente y coordinada.

Por lo tanto, en la presente investigación se analizan las posibilidades de integración de ambos sistemas, los cuales se encuentran en la misma subregión del continente americano: por un lado, el del Amazonas que se extiende por siete países: Bolivia, Venezuela, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú y Brasil; y por el otro, el del Río de la Plata, cuya extensión comprende cinco países: Bolivia, Paraguay, Uruguay, Argentina y Brasil.

De esta manera, con un enfoque teórico descriptivo y cualitativo, partiendo de los postulados de la geopolítica clásica y contemporánea, el principal objetivo de esta tesis es conocer cuáles son las posibilidades de tener un desarrollo complementario entre la Cuenca del Río de la Plata y la Cuenca del Amazonas, y al mismo tiempo analizar cómo ha sido el desarrollo de sus proyectos de infraestructura para determinar si se trata de estrategias complementarias o no, e identificar los posibles inconvenientes actuales o potenciales en dichos proyectos, para así poder reconocer sus congruencias e incompatibilidades.

2. Formulación del problema

Desde hace tiempo contamos con dos sistemas jurídicos que estructuran el ámbito espacial específico que componen los países que integran lo que conocemos como la región de América del Sur. Se trata de dos convenios multinacionales (el Tratado de Cooperación Amazónica o TCA firmado en Brasilia el 3 de julio de 1978)³ (Secretaría General de la OEA, 1993), y el Tratado de la Cuenca del Plata firmado en la Reunión Extraordinaria de Cancilleres celebrada en Brasil en abril de 1969)⁴ (CIC, 2016) que afectan directamente a los dos espacios fluviales más importantes de Sudamérica que forman el esquema base del Pacto de Integración⁵. No obstante, no abundan estudios respecto de las posibilidades de

² Nota: una cuenca hidrográfica a diferencia de una hidrológica incluye aguas subterráneas, las cuales comúnmente denominamos “acuíferos” y que constituyen grandes reservorios de agua dulce (CEPAL, 2013).

³ OEA. (1993). Programas Binacionales de Cooperación Fronteriza - Un Modelo para el Desarrollo de la Amazonía. Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos. Secretaría Ejecutiva para Asuntos Económicos y Sociales del departamento de desarrollo Regional y Medio Ambiente, Washington, D.C. URL: <https://www.oas.org/dsd/publications/Unit/oea08b/begin.htm#Contents>

⁴ CIC-El Tratado de la Cuenca del Plata. URL: <https://cicplata.org/es/el-tratado-de-la-cuenca-del-plata/>

⁵ Nota: en este trabajo al mencionar a la integración nos referimos a los proyectos de infraestructura y no a los procesos que dieron lugar a la creación de otras instituciones como UNASUR, CAN, ALBA, etc.).

complementariedad que pueden presentar ambos procesos, y por este motivo estudiar cada estrategia resulta fundamental para dilucidar posibles avances y retrocesos que nos permitan establecer pautas para lograr niveles de desarrollo ulteriores.

Sobre esta base surge el siguiente interrogante:

¿Es plausible el desarrollo complementario de la Cuenca del Río de la Plata y la Cuenca del Amazonas en el marco de la estrategia de integración regional?

Ambas cuencas integran dos regiones amplias con una larga trayectoria de integración económica y comercial, y una gran importancia geoestratégica para los países que las componen por su vinculación entre el océano Atlántico y el Pacífico, como así también por sus diversos corredores fluviales. Estas rutas permiten mejorar la integración de Sudamérica creando un dinamismo creciente para los sistemas económicos de cada país, conectando provincias y Estados, colaborando a fortalecer sectores industriales, creando mercados de consumo mayores, facilitando la generación de economías de escala para conseguir una mayor eficiencia económica.

3. Justificación y pertinencia del estudio

Históricamente, se ha estudiado poco la dinámica entre las cuencas y entre los proyectos tan importantes como son los que integran el del sistema del Plata y el del Amazonas. Por lo general, los aspectos geopolíticos y geoestratégicos han sido tomados en cuenta con especial predominio en los estudios del periodo de la colonia como en el momento de emancipación de los países de América del Sur. Contamos con cierta bibliografía moderna sobre la materia, con lo cual ampliar su estudio resulta una tarea fundamental.

Actualmente, algunos proyectos y obras que están en desarrollo consideran este tipo de cuestiones, entre las cuales se destacan el ferrocarril San Pablo-Corumbá-Santa Cruz, la Hidrovía Paraná-Paraguay, la canalización del Río Bermejo, o la necesidad de construir otro puerto de aguas profundas en el Río de la Plata.

4. Antecedentes

Las grandes cuencas hidrográficas de la región en cuestión han sido una preocupación de grandes geopolíticos de nuestro país como de los países vecinos. Entre algunos de los trabajos mas destacados se encuentra el del Coronel Justo Briano, quien en su obra "*Geopolítica y Geoestratégica*" (1972), demuestra como hacia fines del siglo XX, se comenzaba a percibir una dualidad en las modalidades posibles de integración, no solo relativas al Cono Sur, sino a América del Sur en general. Este profesor de la geopolítica, luego de abordar los más importantes aspectos geográficos de la región, planteó algunas observaciones para definir lineamientos.

Entre sus principales argumentos el coronel Briano, hace referencia a una de las más importantes obras respecto a la distribución antropogeográfica de nuestra región, llevada a cabo por *Florentino Ameghino*, en su trabajo "*Doctrinas y Descubrimientos*" de 1923, mediante el cual nos aporta un concepto con el cual Briano estructura la región, haciendo

referencia a la idea de los “Núcleos Arcaicos”⁶. Tal noción es empleada por el coronel para poder estructurar ciertos puntos de gravitación en América del Sur que tendrán numerosas consecuencias en lo político, económico y social.

A comienzos del siglo XX también se destaca la obra del Capitán *Segundo Storni* (1967), quién tras realizar un análisis de la importancia de una fuerza naval sólida en la política de un Estado, nos proporciona lineamientos respecto a la protección de nuestra cuenca y nuestros recursos hídricos, sin aspirar a grandes emprendimientos, según sus propias palabras.

Del lado brasileño existen importantes geopolíticos a los cuales también les ha llamado la atención la cuestión relativa a las cuencas como factor de integración. Entre los más destacados encontramos al General Carlos Meira Mattos (1977;1980;1990; 2002), que plantea su teoría de las fronteras e incorpora al análisis importantes herramientas geopolíticas. Además, otros de los aportes en este sentido a la geopolítica brasileña son los de Golbery Da Couto Da Silva (1978), Mario Travassos (1978) y a Terezhinia de Castro (1994; 1999); autores a los cuales también acudiremos para el desarrollo de este trabajo.

5. Objetivos de la Investigación

Objetivo General

Estudiar los proyectos de infraestructura en las Cuencas del Rio de la Plata y del Amazonas para analizar si se trata de estrategias complementarias, identificando posibles inconvenientes o incompatibilidades, para evaluar si puede haber una mayor integración.

Objetivos Específicos

- 1) Caracterizar a las cuencas del Amazonas y del Rio de la Plata.
- 2) Relevar cuáles son las principales líneas de planeamiento estratégico de Argentina y Brasil.
- 3) Identificar las principales líneas de acción recomendadas por los geopolíticos argentinos y brasileños.

6. Formulación de la Hipótesis

“La complementariedad en los proyectos de infraestructura de las Cuencas del Rio de la Plata y del Amazonas contribuye a la generación de una pauta de desarrollo integral para los países de la región de América del Sur”.

En el caso de la Cuenca del Plata se destaca la importancia de la Hidrovía Paraná-Paraguay dentro del contexto del MERCOSUR, una obra de infraestructura que resulta un elemento clave para la integración física efectiva y que posibilita una expansión comercial de la región al tiempo que reduce los costos de transporte. De modo que la pauta de desarrollo en este caso esta íntimamente relacionada con la integración hídrica (el Acuerdo de

⁶ El termino hace referencia a la evolución de géneros y especies y a una reconstrucción de edades geológicas el en continente suramericano.

Transporte Fluvial y el Programa de la Hidrovía). Esto es así dado que el comercio regional se multiplica como consecuencia de la modernización de los puertos, produciendo el incremento de las cargas transportadas. Además, la Hidrovía busca promover el desarrollo regional mediante la mejora de los vínculos con los centros comerciales y la prestación de salida al mar para Bolivia y Paraguay (UNESCO-WWAP, 2006).

En cuanto a la Cuenca Amazónica, desde hace varias décadas la construcción y modernización de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones internas ha sido la vía para el desarrollo del sector agroindustrial, esencialmente para integrar el territorio de Brasil y comunicarlo de mejor forma con la economía mundial. A su vez, diversos proyectos buscan fortalecer la integración territorial de del gigante sudamericano con los países vecinos. Sin embargo, hay disparidad entre los países, ya que algunos como Chile y Bolivia disfrutan de otros ejes de integración consolidados.

Lo cierto es que los países que forman la región de América del Sur se encuentran en diferentes etapas de desarrollo, y esto provoca dificultades tanto internas como para el fortalecimiento de los bloques económicos. Entre ambos sistemas resulta compatible la inversión en infraestructuras logísticas debido a que son una parte importante en la integración, pero no así en los mercados que son la fuerza motriz. Por lo tanto, es necesario avanzar en la complementariedad de los bloques como el MERCOSUR y la CAN para coordinar las políticas macroeconómicas, bajo el reconocimiento de las asimetrías existentes.

7. Metodología

En este trabajo se empleará fundamentalmente una metodología en su mayor parte descriptiva de forma tal de poder comprender el fenómeno que se pretende estudiar. En cuanto al método se emplea la comparación para poder abordar los dos casos propuestos. Se utiliza una estrategia de investigación bibliográfica y entrevistas.

Asimismo, se trabajará con un método de Triangulación Metodológica definida como “la combinación de dos o mas teorías, fuentes de datos o métodos de investigación” (Denzin, 1970, pág. 63) que consiste en aplicar varias metodologías –cualitativas y cuantitativas– para poder analizar una misma realidad social.

A su vez, el trabajo consiste en tres partes claramente delimitadas, las dos primeras con un abordaje empírico-descriptivo, y la última se desarrollará por medio de un razonamiento principalmente lógico-deductivo:

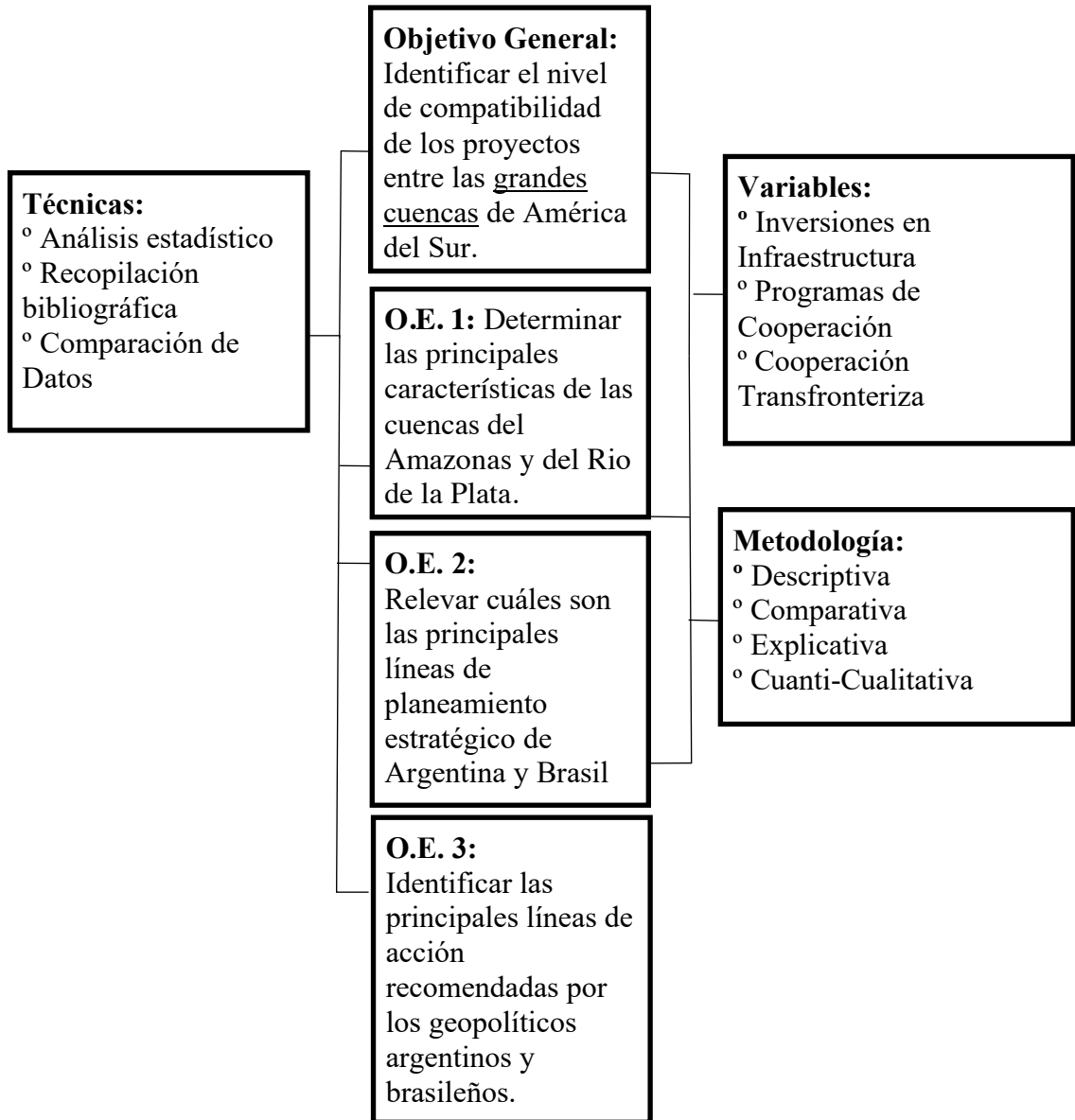
- 1) Se abordarán las cuestiones relativas a la naturaleza y evolución de la visión relativa a las grandes cuencas hidrográficas de la región delimitando su alcance y principales características.
- 2) Se analizarán las diferentes visiones, tanto argentinas como brasileñas respecto a líneas de acción política que tienen como eje de gravitación estos recursos.
- 3) En la última parte, se determinará si los proyectos de Argentina tienen en cuenta estas consideraciones geoestratégicas en la actualidad y si lo ha venido haciendo en el último tiempo.

Descripción de la Estrategia de Prueba

Entre las principales técnicas de investigación a emplear se destacan:

- a) Recopilación Bibliográfica.
- b) Entrevistas Semiestructuradas a informantes claves.
- c) Análisis de datos cuantitativos sobre las variables previamente determinadas.

Esquema gráfico metodológico



8. Marco Teórico

La geopolítica es una herramienta útil para definir estrategias de política exterior. El término fue acuñado por Rudolf Kjellen en 1916 para definir la integración epistemológica entre las ciencias geográficas y las ciencias políticas, y se le reconoce importancia para orientar la conducción del Estado (Guglielmelli, 1979, pág. 17). Siguiendo a Atencio se trata de una “ciencia que estudia la influencia de los factores geográficos en la vida y evolución de los Estados, a fin de extraer conclusiones de carácter político (...) Guía al estadista en la conducción de la política interna y externa del Estado y orienta al militar en la preparación de la defensa nacional y en la conducción estratégica; al facilitar la previsión del futuro mediante la consideración de la relativa permanencia de la realidad geográfica, les permite deducir la forma concordante con esta realidad en que se pueden alcanzar los objetivos y, en consecuencia, las medidas de conducción política o estratégica convenientes” (Atencio, 1985, pág. 41).

La rama clásica de esta ciencia es la realista que se extiende desde finales del siglo XIX hasta la Segunda Guerra mundial, y de la cual se desprenden diferentes escuelas, siendo la escuela alemana la pionera, respondiendo básicamente al interés de expansión de los Estados (autores Friedrich Ratzel – padre de la Geografía política y creador de la idea del *Lebensraum*⁷, como Rudolf Kjellen – autor de “*The estate as a Living Form*” en 1916 y Karl Haushofer catedrático de Geopolítica de la Universidad de Munich y fundador de la revista *Zeitschrift Für Geopolitik*).

Luego también dentro de esta corriente se destaca la escuela inglesa liderada por Halford John Mackinder (1861-1947) un geopolítico y geógrafo -influenciado por las teorías de Ratzel-, que pensando en Inglaterra se le reconoce principalmente por acuñar el término de “*heartland*” de la región de Eurasia, y por agregar el concepto de “*rimland*” (tierra orilla) para referirse a los litorales marítimos euroasiáticos. Su explicación se basa en sostener que quien controlara dicha porción territorial, tendría un dominio sobre la región en cuestión, y luego controlaría los destinos del resto del mundo.

Mackinder es quien inicia la Geopolítica como subdisciplina espacial geográfica a partir de su conferencia titulada “*The Geographical Pivot of History*” de 1904 al relacionar geografía con historia, donde exponía en forma relevante la existencia de una inmensa franja de tierra situada en el corazón (*Heartland*) de la actual Rusia (el pivote) o el centro de Europa (para los críticos posteriores) sobre el que giraban otras dos áreas denominadas Región Marginal Creciente y Región Insular Creciente formando todo ello la Isla Mundial (Europa, Asia y África juntas), claves para el dominio mundial por sus características poblacionales y de recursos naturales. De forma tal que el dominio del Pivote (Centroeuropa) conlleva el control de la Isla Mundial y por tanto El Mundo (políticas de Francia, el Reich y la URSS). Así Mackinder iniciaba el debate geopolítico con el almirante norteamericano Alfred T. Mahan (1840-1914) quien reorientaba el poder al control del comercio marítimo, generando las políticas exteriores de Gran Bretaña y los Estados Unidos, (factor territorio contra el factor mar)⁸. Los críticos de la teoría de Mackinder, principalmente Nicholas John Spykman (1893-1943)⁹, aportaban el principio de movilidad de la política frente a la inmovilista del inglés y establecía que el espacio y el tiempo iban estrechamente unidos y que el espacio

⁷ Nota: se refiere al espacio vital, es decir, los recursos que toda nación debe poseer para lograr su desarrollo.

⁸ Mahan, Alfred, T. (1980). *The influence of sea power upon history*.

⁹ “The Geography of the Peace” (1944).

evolucionaba según el avance o retroceso en el poder de los *heartlands*, era más importante disponer la frontera (Región Insular Creciente) o "*rimland*". Spykman asevera que "Quien controla el Rimland controla Eurasia y quien controla Eurasia, controla el mundo", (carácter transitivo del poder a través del espacio geográfico (Bertotto, 2014, pág. 115-116).

Por su parte, Haushofer (1860-1946) de origen alemán, desarrolló una teoría por la cual sostenía que una nación que adaptara su espacio a sus necesidades espirituales y temporales podía aspirar a lograr una verdadera grandeza como tal. Y en ese contexto sostenía además que para constituir y desarrollar un Estado se necesitaba lograr el "*heartland*" o núcleo vital, es decir que se requería de la construcción de tres poderes: el económico, el político-ideológico y el militar; también requería formar un "*hinterland*" o tierra posterior¹⁰; una zona de influencia de un asentamiento, muchas veces definida como el territorio adyacente al *heartland*; y al mismo tiempo generar las fronteras determinadas por la zona donde el *heartland* de un país puede tener presencia efectiva. Es en su obra "Las Fronteras en su significado geográfico-político"¹¹ donde este autor expone la teoría del Pan-Regionalismo o Regiones Naturales, cada una de las cuales posee una Nación Líder, siendo Estados Unidos el líder de la Pan-América, por ejemplo.

Otras escuelas destacadas son la norteamericana con Mahan, Spikman, Weiger, Doroplan y Strauz como sus principales exponentes; la soviética con Illán; la italiana y la española con Vicens Vives autor del Tratado general de geopolítica en 1972, y por último las escuelas francesas, que suscriben al idealismo y se convierten en posibilistas con dos corrientes la de Paul Vidal de La Blache (1845-1918) autor de *La France del l'Est* (1917) y líder de la geografía regional junto a Jules Sion, Jean Brunhes, Albert Demangeon y Emmanuel de Martonne y, por otro lado Yves Lacoste (1929) autor de *La Geografía un arma para la guerra* (1976) y a su vez creador de la geografía radical y antagonista de la primera (Bertotto, 2014, pág. 118).

Más adelante surgiría la escuela neoclásica que vincula la conducta de los Estados en función de sus intereses de seguridad, expansión económica y comercial, y ya no tanto por necesidades naturales de expansión (sus principales exponentes son Zbigniew Brzezinski, Henry Kissinger y George Kennan, entre otros). Por último, posteriores avances desde la geopolítica también analizan de qué manera pueden influir aquellos factores en el interés estatal al tiempo que cuestionan los enfoques tradicionales (Agnew, 2005).

8.1 Discusión teórica de la geopolítica

Sin ánimo de restarle importancia al contundente legado de la geopolítica clásica, para cumplir con los fines que se proponen en este trabajo, retomamos los autores geopolíticos de la región que, por supuesto reciben la influencia anterior, y cuyas ideas y postulados contribuyen un punto de partida para estudiar y comprender los fenómenos regionales que nos aquejan. Por este motivo en esta sección y en las siguientes el foco de desarrollo está puesto en los aportes de los antecedentes que sirven para el presente trabajo, tanto desde el propio debate de la geopolítica, como también desde enfoques con miras a lograr desarrollo.

¹⁰ Nota: se trata de lo que en la geopolítica se refiere al núcleo vital o espacio de crecimiento, es decir, la zona del territorio con mayor desarrollo y que posee la mayor cantidad de recursos, la porción geográfica en la cual se expande un Estado.

¹¹ Haushofer, K. (1927), "*Grenzen in ihrer geographischen und politischen Bedeutung*". Berlín.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Desde la geopolítica contamos con destacados investigadores cuyo interés ha sido estudiar las relaciones entre los países de la región. En el caso argentino, la obra del coronel Justo Briano (1972), demuestra la forma en que, hacia fines del siglo XX, se comenzaba a percibir una dualidad en las modalidades posibles de integración en América del Sur. Y en efecto, este autor encuentra que existen puntos gravitacionales en la región que afectan a la economía, a la política y al ámbito social.

Asimismo, la labor previa del Capitán Segundo Storni (1967), recibe la influencia de Mahan (el artífice del pensamiento naval moderno en los Estados Unidos, cuya premisa es la del dominio de los mares como instrumento de expansión geopolítica) y resalta la importancia de proteger el mar; y para ello asegura que Argentina debe definir cuáles son sus intereses allí, y determinar cuáles son los factores que “obstaculizan” y los que “facilitan” el desarrollo de su poder naval. Al considerar que el país se encuentra alejado de los centros del comercio y la “civilización”, explica que le corresponde un destino marítimo. Y es justamente la falta de una conciencia marítima la que dificulta y demora la consolidación del poder naval en consonancia con las expectativas de tornarse una potencia mundial. Desde su visión, la falta de desarrollo se vincula al hecho de que los argentinos se dedicaron casi exclusivamente a labrar la tierra y no tuvieron formación y educación para afrontar el mar con todas sus dificultades y desafíos. De modo que su propuesta es que exista un cambio de orientación política, económica y cultural, poniendo en el centro al “destino marítimo” del país y el comercio por esta vía, y abandonando la visión terrestre.

La importancia de las ideas de Storni se debe a su posterior repercusión en el pensamiento naval argentino, ya que hasta finales del siglo XIX la Marina de Guerra orientaba su visión a los ríos: el Río de la Plata y el Paraná por su impacto tanto para la vida política como la económica y por ello los esfuerzos en esa época se orientaron a consolidar la navegación fluvial adecuando la flota y los puertos. Sin embargo, a partir de la consolidación del Estado Nacional, a raíz de la llegada del Orden Conservador en 1880 con J.A. Roca a la cabeza, se abre un nuevo capítulo en la historia argentina gracias al crecimiento del comercio internacional y se abordan objetivos desde la teoría geopolítica respecto a la relación que Argentina debía entablar con el mar.

Por el lado de Brasil contamos con geopolíticos trascendentales a quienes les ha llamado la atención la cuestión relativa a las cuencas como factor de integración. Entre los más destacados encontramos los aportes de Mario Travassos (1978) Golbery do Couto e Silva (1978), el General Carlos Meira Mattos (1980) y Teresina de Castro (1994; 1999).

El primero de estos autores, Mario Travassos, retoma la geopolítica clásica del alemán Friedrich Ratzel para resaltar la importancia de los mares en el destino de los Estados y lo aplica al contexto sudamericano, una geografía que desde su óptica está hecha en base a contradicciones, a saber, Atlántico versus Pacífico, Amazonas versus La Plata. Tanto Ratzel como Johan Rudolf Kjellen (1864-1922) autor de “*The State as a Living Form*” (1916), desarrollan la teoría del Espacio Vital. De modo que, al referirse a la Cuenca Amazónica, Travassos le adjudica un potencial centrípeto en el Cono Sur por considerarla como una zona de influencia básica en la región y sostiene que, en tanto péndulo regulador de territorios, representa “una verdadera fuerza homogeneizadora” (Travassos, 1978, pág. 43). A su vez, su teoría es reconocida por inspirar a la Geoestrategia posterior de su época para el desarrollo de una compleja e integrada infraestructura ferroviaria “transversal”, y para definir el plan de

transporte fluvial, con la interconexión de sus diversas cuencas para articular la red de navegación interna.

Por su parte el General Golbery do Couto e Silva desde un enfoque teológico-inductivo estudió el liderazgo de Brasil en Sudamérica, y para ello lo consideró un gran archipiélago, esto quiere decir que primordialmente se compone de islas, siendo el Amazonas una de ellas, para luego poder explicar cuáles son las características que el país debería tener para lograr influencia internacional. A su vez, destacó la necesidad de lograr una buena comunicación para incrementar la cohesión del territorio (Child, 1979, pág. 111-140). Su concepción geopolítica se enmarca en la visión del “destino manifiesto” brasileño como líder exclusivo del sub-continente y con papel monopólico en la seguridad continental y del Atlántico Sur, y en la idea de Brasil como “potencia emergente” dentro de un mundo en mutación.

En una línea similar, el general Carlos Meira Mattos, usualmente considerado el “nuevo Travassos de Brasil”, avanza de la concepción continental y sostiene el ideal de proyecto con “proyección mundial” para su país cuyo principal objetivo reside en la satelización de la Amazonia para consolidar a Brasil como el Estado-barón de Sudamérica y proyectarlo como potencia mundial. En una serie de trabajos (Mattos, 1977; 1980; 1990; 2002), plantea una “teoría de las fronteras” e incorpora al análisis importantes herramientas geopolíticas, inspirado en “las necesidades y las realidades”. Desde su punto de vista la realidad principal es la explosión poblacional, y considera que las fronteras son regiones sensibles donde los derechos soberanos de los Estados se conectan físicamente. A ello añade que la característica fundamental de las fronteras modernas es su carácter convencional, ya sean naturales o artificiales, dependiendo siempre de los acuerdos que establecen los Estados. Por ello, para este autor uno de los objetivos principales de la política internacional, lo constituye la clara demarcación fronteriza y las provisiones para su protección, responsabilidad integral de la Nación, a partir de una política externa clara y convincente. En su libro “Una geopolítica Pan Amazónica” de 1980 plantea la integración multinacional de esa extensa región y considera que la explotación y desarrollo de las dos cuencas fluviales -Amazonas y el Plata- determinan situaciones geoestratégicas opuestas ya que la primera beneficia a Brasil y la segunda a la Argentina y el Uruguay.

Finalmente, Teresina de Castro es reconocida por crear la “teoría de la defrontación” (1956) o “derecho de enfrentamiento” que justifica la presencia de Brasil en caso de que la Antártida sea repartida y para que los países sudamericanos tengan una postura común sobre el tema. Más adelante la autora propuso que Brasil debía centrarse en dos regiones clave en el hemisferio: la amazónica y la antártica y recomendaba a la dirigencia política atender tanto espacios marítimos, como el terrestre y el aéreo (Teresina, 1994). Siguiendo esta línea, de pensamiento, la geógrafa brasileña Bertha Becker denominó a “la Amazonía como el *heartland* ecológico del planeta”, debido a sus dimensiones y a las riquezas que contiene que la convierten hoy por hoy en un espacio de “autodefensa” para toda Sudamérica; tornándola a su vez en una posición geoestratégica (Becker, 2004).

Por otra parte, desde el pensamiento geopolítico clásico, se destaca el trabajo del francés Couteau Begarie (1985), quien analiza la situación geoestratégica relativa al “Triángulo ABC” compuesto por potencias regionales (Argentina, Brasil y Chile). En su abordaje, estudia la región de América del Sur, teniendo en cuenta el aporte realizado por Nicholas Spykman, quien ya había podido ver claramente el choque de los países del ABC.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Al explicar sus ideas, el autor parte de una separación radical entre la América de los anglosajones y la de los latinos y a su vez propone dividir a este último en dos regiones: una que incluye a México, América Central y el Caribe, además Colombia y Venezuela, es decir, la América Mediterránea; y la otra que comprende a toda la América del Sur, debajo de Colombia y Venezuela.

Cabe destacar, que Spykman resalta la importancia de la geografía en la definición de la política exterior de los Estados debido a que se trata del factor más permanente. Para su abordaje sobre la situación argentina, apoya su análisis en la obra de Segundo Storni, quien, como se expuso previamente, realiza un estudio sobre Argentina basándose en las herramientas conceptuales de Mahan respecto al poder marítimo, una idea basada en la premisa del dominio de los mares como instrumento de la expansión geopolítica. No obstante, lo que Storni extrae del trabajo del norteamericano es la necesidad de contar con poder naval como base para lograr la defensa nacional y como método eficaz para proteger y promover el comercio mundial. Este autor también retoma la obra de Ratzel (1902), sobre el predominio y la influencia que el mar tiene sobre la población porque le permite tener un horizonte de desarrollo adicional al que constituye la tierra, es decir, el continente y de esa manera se resuelve el dilema que él mismo plantea acerca de si Argentina debía ser un Estado marítimo o continental, inclinándose por la primera de las alternativas. De esta manera Storni, a partir de sus trabajos hidrográficos y de límites en el Canal de Beagle (1905), el Proyecto de régimen de mar territorial (1911) y El mar territorial (1926), sienta las bases de los intereses argentinos en el mar.

Respecto a las relaciones con otros países, el mismo autor encuentra que la vía marítima es la “principal y casi forzosa comunicación con el mundo”, y es por ese motivo que Argentina precisa de sus vecinos como bases navales para sus buques, lo cual al mismo tiempo crea la necesidad de tener a Buenos Aires como centro de gravedad por constituir el mayor puerto. Ello porque en última instancia, el objetivo reside en mejorar las rutas comerciales para incrementar el comercio marítimo con los centros civilizados, es decir, Europa y los Estados Unidos, como vía para lograr el desarrollo económico para el país. Partiendo de estas ideas, Coutau-Bégarie realiza un estudio sobre la geopolítica marítima argentina, y sobre el desarrollo de su Armada. En el siguiente apartado dentro de este capítulo ahondaremos respecto a su propuesta.

Por otra parte, a nivel regional contamos con el trabajo del uruguayo Methol Ferré (2013) quien recurre a los aportes de la corriente geopolítica germánica de Friedrich Ratzel, y en especial al concepto de “Estados Continentales” para proponer la integración de América Latina, teniendo como eje al MERCOSUR, y más específicamente a la alianza Argentina-Brasil. Uno de los libros más influyentes donde este autor aborda la cuestión de la Cuenca del Plata es “Uruguay como problema” de 1967 en el cual resalta que la vida geopolítica de este Estado atravesó una fase en la cual, junto a sus vecinos de Brasil y Argentina, tuvo un desarrollo “hacia afuera” propio del modelo agroexportador con Gran Bretaña como su principal garante, pero en la cual desconoció a sus vecinos sudamericanos. De modo que, desde su óptica, Inglaterra abrió un campo neutralizado en la boca del Río de la Plata, para desarticular la Cuenca y evitar su control por ningún centro de poder latinoamericano en el hemisferio sur, capaz de resistir y auto-desarrollarse. Así, el Uruguay inauguró un “*Welfare State*” sin industria en América Latina. La inserción del Uruguay en la Cuenca resultaba el punto de fusión de las historias argentina, paraguaya, brasileña, boliviana, y considera que desde allí se iniciará el deshielo de la balcanización

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

latinoamericana, por ser la República “la piedra clave de una bóveda que articula los cuatro países concurrentes en la cuenca platina” (2007, pág. 4-8).

Además, este geopolítico basa su tesis en la idea aportada por Henry Kissinger quien, en su obra “La Diplomacia” de 1994, hace referencia al “Concierto mínimo de potencias mundiales organizadoras de la globalización”. Sobre este marco Ferré resalta que, a pesar de que Kissinger no hace una aclaración expresa en su obra, su aporte tiene “olor a Ratzel”, y dentro de ese escenario mundial el autor inserta al MERCOSUR. A ese orden mundial, Ferré agrega las contribuciones de Zbigniew Brzezinski, quien consagra a Estados Unidos como la potencia mundial hegemónica. Un Estado que, a pesar de ser la única superpotencia, no cuenta con la capacidad suficiente para gestar por si solo el orden internacional. Por ese motivo, Ferré hace suyas las palabras de el geopolítico Helio Jaguaribe y reconoce dos escenarios posibles: 1) que Estados Unidos cree un imperio mundial, profundizando su dominio, o 2) que ayude a la conformación de aliados en las diferentes regiones, con quien pueda realizar esfuerzos conjuntamente. Allí es donde aparece fuertemente la figura del MERCOSUR como colaborador del surgimiento de un Concierto mundial desde Sudamérica.

En este sentido, Ferré coincide tanto con el pronóstico de Kissinger como con el de Jaguaribe, pero se inclina por la alternativa más compleja de crear un Concierto plural. No obstante, según el uruguayo, ese periodo de transición será un interregno de tiempos revueltos por la incapacidad de cualquiera de los Estados Continentales nucleares de generar por si solos el nuevo orden. Por su parte, el estructuralismo planteado por la corriente de economistas heterodoxos como Raúl Prebisch (1901-1986) y Felipe Herrera (1922-1996) de igual forma contribuyen con sus aportes conceptuales, como es el de la “integración interregional”, complementando así el planteo regional que propone Methol Ferré. Aunque su trabajo fue escrito cuando apenas se inauguraba el acercamiento argentino-brasileño y aun no se insinuaba el proceso de integración sudamericano, sus reflexiones implicaban una clara divisoria de aguas con la vertiente brasileña de la geopolítica latinoamericana, expresada en Golbery de Couto e Silva, con una ‘geopolítica de la dominación’.

Con relación a la América Latina, Ferré reconoce que se destaca por encontrarse dividida en grandes zonas ya que contiene a las Cuencas Amazónica y la del Plata con vínculos y conexiones terrestres, y en particular el Hemisferio Sur que esta dominado por los océanos y dispone solamente de tres centros terrestres que se hallan dispersos: uno es Australia y Nueva Zelandia, otro África del Sur y por último, el Cono Sur Latinoamericano compuesto por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, y con proyección sobre el Pacífico por Chile, que desde su óptica es la zona óptima de Latinoamérica por su riqueza en recursos, territorio, población y por las potencialidades que brinda para el desarrollo hidroeléctrico y las facilidades de comunicación extensibles para la conexión interna con la Cuenca Amazónica. Sin embargo, sostiene que todo este potencial todavía está desaprovechado, a pesar de ser la base energética más formidable que existe para el desarrollo industrial y agrario, todo lo cual lo lleva a afirmar que la Patria Grande empieza por la Cuenca del Plata (2007, pág. 51-53).

No obstante, el General Juan Enrique Guglielmelli (1975), en su tesis difiere de algunos aspectos respecto a la integración que plantea Methol Ferré, y desde una perspectiva desarrollista se dedica a diagnosticar cuales son las fallas específicas de Argentina para salir del subdesarrollo, al tiempo que propone algunas medidas para superarlo, un escenario que

refleja los problemas que se evidencian de manera similar en el resto de los países de la región. En primer lugar, Guglielmelli propone al Cono Sur (compuesto por Argentina, Brasil, Paraguay, Perú, Uruguay, Chile y Bolivia), como la verdadera entidad geopolítica de integración en oposición al MERCOSUR, debido a que el Cono Sur es el ámbito que debería ser empleado como punto de partida para generar luego la integración de América Latina. Este autor argentino, enfatiza además la importancia que tiene el sistema fluvial de la Cuenca del Plata, fundamentándose en la presencia de recursos naturales compartidos.

Seguidamente, Guglielmelli hace alusión a la existencia de niveles de desarrollo relativos diferentes dentro de la región, lo cual hace que los llamados Estados de menor desarrollo se vean obligados a pendular en sus posiciones con relación a los dos más grandes (Brasil y Argentina) cuya relación de poder es muy dinámica. Considerando esta situación, critica fuertemente la tendencia histórica y política de Brasil hacia el expansionismo - alejándose de la visión fraternal de la que habla Methol Ferré-. Y a pesar de que cree en la posibilidad de integración regional, sostiene que existen cuestiones pendientes entre los dos Estados grandes de la región (Argentina y Brasil) que necesitan resolverse con carácter urgente. Entre ellas la cuestión Itaipú-Corpus, la cual implícitamente toca el tema relacionado a los recursos compartidos; la seguridad en el sector nuclear; la cuestión de Puerto de Río Grande y el pretendido “*Hinterland*” de Brasil el cual lleva consigo el problema de la integración física con sentido oeste-este, en detrimento de la tendencia histórico-natural norte-sur; las pretensiones sobre la Antártida como también las ambiciones brasileñas sobre el Atlántico Sur.

Adicionalmente, Guglielmelli critica la tesis de Storni en un texto publicado originalmente en la revista *Estrategia*, donde sostiene que hay por lo menos tres puntos fundamentales que revisar: primero, el carácter insular de Argentina que incluye el problema de la relación con los restantes países sudamericanos. Sobre este punto, mientras Storni considera al país como una “isla” separada del continente, Guglielmelli sostiene que está unido a la región por “la geografía, la historia, la economía y el destino” y que mantiene su condición marítima pero también asumen su rol continental, y esto es lo que revela su conciencia americanista. En segundo lugar, critica la omisión de Storni respecto de la estructura económica dependiente del país, y su adhesión a la generación del ochenta, cuyo desarrollo se basaba en la producción agropecuaria especialmente de la pampa húmeda, en el marco de una inserción internacional donde ya imperaba la división del trabajo y la hegemonía británica; una potencia con la cual tuvimos desde el comienzo una relación especial, en donde se reproducía la dependencia económica estructural, impidiendo un desarrollo ulterior argentino, a través de “un fuerte y único mercado interno de producción y consumo” según sus palabras (Guglielmelli, 1979, pág. 73-78).

Cabe destacar que al hablar de integración por lo general nos referimos a los aspectos netamente económicos y de comercio basados en la teoría tradicional de Béla Balassa (1961) la cual establece distintos niveles que van desde la liberación de aranceles, la unión aduanera, la libertad de circulación, la zona monetaria común, hasta llegar a una armonización de políticas. No obstante, también existen otros criterios que abarcan los temas políticos, sociales, científicos, culturales o ambientales, y que nos parecen fundamentales a la hora de analizar y estudiar temas tan importantes como lo son la integración y el desarrollo en el marco de dos cuencas.

8.2 Líneas de continuidad de geopolítica en Argentina según Coutau-Bégarie

Teniendo en cuenta la situación actual de los poderes naval, terrestre y aéreo de la Argentina, para Coutau-Bégarie podemos encontrar las siguientes líneas de continuidad en torno a la proyección de Argentina hacia el Atlántico Sur:

1. La protección del “Mar Argentino”. El Mar Argentino, así denominado por los geopolíticos argentinos, es aquel que se encuentra entre los puntos de Río de la Plata, Malvinas y Beagle. Sin embargo, este no es reconocido internacionalmente y su defensa por los distintos gobiernos ha sido continua. Así, por ejemplo, Coutau-Bégarie cita el caso del abordaje de una embarcación en 1977 durante el gobierno militar, el cual significó heridos y muertes de una tripulación pesquera y provocó que disminuyera la pesca ilegal por parte de embarcaciones del este asiático y chilenas.
2. El reclamo por las Islas Malvinas y sus dependientes. Fiel a la tradición legalista del siglo XIX, Argentina confía en retomar el control de las islas por medio de la diplomacia. A pesar de que este principio fue dejado de lado por algunos gobiernos militares, el reclamo se mantuvo constante en la política exterior. No obstante, como reconoce Coutau-Bégarie, esto no impidió continuar las relaciones con Gran Bretaña, un hecho que, aunque Segundo Storni deplora, en ningún instante lo conduce a sugerir el uso de la fuerza para recuperarlas.
3. La reivindicación argentina sobre la Antártida. Los geopolíticos argentinos de la década de 1970 desarrollaron el concepto de Mar Argentino, teniendo como uno de sus objetivos la consolidación de la reivindicación sobre el continente antártico. Además, Coutau-Bégarie destaca la tendencia de algunos autores argentinos de considerar al país como bicontinental (América y Antártida) y bioceánico. Incluso los más nacionalistas como Alberto Asseff, lo consideran un Estado bicontinental y bioceánico.

De acuerdo con las ideas presentadas por Coutau-Bégarie, los principales desafíos sobre la cuestión marítima que se presentan para Argentina y que se deberían tener en cuenta para las decisiones que se adoptan en la política internacional son los siguientes: primero respecto a Brasil, destaca que posee pretensiones hegemónicas; luego sostiene además que Argentina solo ejerce su control efectivo en partes de los tres puntos principales que configuran el pretendido Mar Argentino: esto es, sobre el punto norte (Río de la Plata), y sobre el punto oeste (Malvinas) se encuentra bajo posesión británica mientras que el sur (Beagle) fue disputado con Chile. Por último, también sugiere que uno de los lineamientos estratégicos que debe considerar Argentina es la recuperación y consolidación de su control sobre dichos puntos puesto que, la situación en la que se encuentran debilita su posición en la región e incrementa la relevancia de dos de sus enemigos.

Si bien estos planteos fueron pensados hace tiempo atrás, resultan valiosos para analizar la actual relación entre Argentina, Brasil y Chile por varias razones: primero porque varios autores acuerdan respecto a las pretensiones regionales hegemónicas de Brasil; segundo debido a que los puntos geográficos mencionados siguen siendo tema de debate y de disputa, y por último, porque la necesidad de incrementar la relevancia estratégica de la

Argentina sigue vigente; una idea sobre la cual también suelen coincidir los teóricos geopolíticos del país.

Por otra parte, también el Almirante y excanciller argentino Segundo Storni advirtió mucho antes, en 1916, que los intereses argentinos estaban ligados al Atlántico Sur por la posición geográfica insular del país. Y por este motivo recomendaba configurar el comercio a través de la creación de capitales marítimas a lo largo de toda la costa atlántica, reconociendo a las Islas Malvinas como estratégicas; y al estar en manos extranjeras impiden que haya una defensa marítima (Storni, 1967, pág. 43). Este autor también considera que Argentina es peninsular, continental, marítima y antártica, y que la salida marítima es entonces el medio para integrarse al mundo. Por tal motivo consideraba que el desarrollo comercial de Argentina estaba supeditado al ámbito marítimo debido a que todas sus rutas de intercambio eran transoceánicas (Storni, 2009).

A partir del advenimiento del nuevo milenio surgen intereses renovados en torno al proceso de integración regional, que se apartan de los proyectos previos y otros alternativos como el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA); y en consecuencia el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) se presenta como un mecanismo que procura el desarrollo del país a través del aprovechamiento de los recursos compartidos. La posibilidad de explotar el “*hinterland*” a partir de políticas más amplias de integración llevadas a cabo sobre todo por parte de los países del Cono Sur. Esta línea de investigación es la que se toma para esta tesis y por tal motivo a continuación se presentan trabajos teóricos relevantes respecto a este tema en particular.

8.3 Otros aportes sobre integración y desarrollo

Desde el enfoque estructuralista diversos teóricos se han centrado en explicar los cambios estructurales que podían disminuir la influencia del centro (países desarrollados) sobre la periferia (países subdesarrollados) para lograr mayor independencia y avance. De esta corriente se destaca el economista argentino Raúl Prebisch (1970, 1981, 1986), quien desde la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) concibió a la integración latinoamericana como la vía para generar economías de escala y ampliar el mercado generando una demanda interna que en consecuencia favoreciera el desarrollo, mediante una estrategia que articulara propuestas de complementariedad sectorial, comercio intrarregional e industrialización por sustitución de importaciones (ISI).

Luego durante las dos décadas siguientes surgen algunas críticas a la postura cepalina que desarrollan la teoría crítica del sistema-mundo cuyo autor más reconocido es Immanuel Wallerstein (1979, 2005) y supone además del centro y de la periferia, la existencia de una semiperiferia (países en vías de desarrollo), se trata de un único sistema con una sola división del trabajo y múltiples sistemas culturales. Luego también, otros autores hicieron hincapié en la necesidad de lograr una mayor autonomía para poder construir un poder propio (Tomassini, 2017; Puig, 1984; Jaguaribe, Ferrer y otros 2017). Posturas que sin embargo a partir de la década de los noventa con la llegada de la globalización y el neoliberalismo fueron dejadas de lado por lo cual no tuvieron mayores progresos, y en el ámbito de la geopolítica la región de América Latina quedó bajo los lineamientos externos postulados por el Consenso de Washington a partir de 1989.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Ahora bien, con la llegada del siglo XXI se abrieron nuevas oportunidades para la integración a raíz de la creciente interdependencia económica a nivel global y de esta manera los clásicos conflictos geopolíticos ligados al territorio fueron reemplazados por la integración regional y fue así como la integración física cobró una mayor relevancia sobre todo en América del Sur.

En este marco, se destaca el trabajo del Nicolás Boscovich y su libro “Geoestrategia para la Integración Regional” de 1999 en el cual reconoce la tendencia mundial hacia la regionalización para hacer frente a los desafíos de la globalización. Allí, este autor sigue la línea de defensa de los intereses argentinos en la Cuenca del Plata, retomando las ideas de Guglielmelli, quien como vimos estaba preocupado por el subdesarrollo de Argentina y criticaba a Storni por dotar demasiada relevancia a la cuestión marítima dejando de lado el interior del país, al tiempo que proponía un modelo de integración geoeconómica y sectorial, incorporando a la Nación aquellas áreas postergadas y marginadas como la Patagonia y el Noreste, desarrollando las industrias básicas y la infraestructura de servicios, potenciando la construcción de puertos artificiales en las costas y fortaleciendo la aproximación con las naciones vecinas (Guglielmelli, 1979, pág. 29-36).

En esa misma línea, Boscovich propone superar la perspectiva de la Argentina de “isla”, mediante el aprovechamiento de la tendencia mundial hacia la regionalización con los países vecinos. A su vez, sostiene que las “individualidades nacionales” imposibilitan el desarrollo y hasta la supervivencia con el riesgo de provocar la disgregación, y por ello para lograr una defensa efectiva de los intereses nacionales se debe lograr integrar los en una “comunidad de intereses”, la cual en el caso argentino sería en la relación con Brasil, incorporando alrededor de este centro al resto del espacio geoeconómico del Cono Sur (Argentina, Colombia, Chile, Perú, y Paraguay) y considera que en el MERCOSUR se busca un aprovechamiento compartido de los recursos un “desarrollo armónico” (Boscovich, 1999, pág. 32).

Por otra parte, desde la perspectiva neoliberal explica que el desarrollo es posible mediante la explotación del *Hinterland*, lo que llama “interiorización del desarrollo” con políticas de integración física entre los países, con corredores de tráfico ferroviarios-carreteras que funcionen de forma complementaria: salida fluvial por el río de La Plata, y salida transversal por los puertos de Brasil, hacia el Atlántico, y de Chile, hacia el Pacífico. Ello porque confía que las ventajas ofrecidas por una infraestructura eficiente son herramientas útiles para que el mercado y la libre competencia ofrezcan posibilidades de un desarrollo interior creciente y sostenido propuesto por este “Modelo Hidroeconómico” (Boscovich, 1999, pág.33).

Considera que dicho modelo se puede llevar a cabo mediante “tres ejes geoestratégicos” cuyo fin es el de concentrar las terminales marítimas de ultramar, regular caudales, vincular cuenca de diferentes ríos y desarrollar comunicaciones alternativas transversales (Boscovich, 1999, pág. 115).

- 1) Eje Rosario-San Martín para mejorar la competitividad de la subregión y la integración regional acelerando el desarrollo al interior del Cono Sur.
- 2) Eje Lago Iberá-Yaciretá-Uruguay, para atenuar las crecidas, controlar caudales, y mejorar las condiciones de navegación.

- 3) Eje para el mejoramiento del río Bermejo y su conexión a la Hidrovía Paraguay-Paraná, con el cual se busca conectar al noroeste (Salta, Jujuy, Tucumán, Santiago del Estero y oeste de Chaco y Formosa) para que tengan mayores posibilidades de desarrollo (Boscovich, 1999, pág. 165).

La importancia del trabajo de este autor, se vio reflejada en la Iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) la cual desarrollaremos en el siguiente capítulo, que organizó al territorio sudamericano en diez ejes multinacionales que contemplan flujos comerciales, espacios naturales, asentamientos humanos y zonas productivas a través de servicios de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones: eje Andino, Eje Andino Sur, Eje de Capricornio, Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Eje del Amazonas, Eje del Escudo Guayanes, Eje del Sur, Eje Interoceánico Central, Eje MERCOSUR-Chile y Eje Perú-Brasil-Bolivia.

Asimismo, Boscovich considera que para dar lugar al desarrollo conjunto entre Argentina, Brasil y otros países vecinos fue necesario superar la confrontación heredada de las respectivas metrópolis europeas, una situación conflictiva que las llevó a la guerra en tiempos pasados, e incluso a abandonar la racionalidad en el desarrollo integral de la Cuenca del Plata, algo que se empezó a modificar recién a partir de la década del setenta durante el siglo XX, manifestándose a través de planteos diplomáticos respecto de la necesidad de generar un “Acuerdo Político” Marco o bien “Bases para la Seguridad Estratégica del Atlántico Sur” en referencia a la propuesta de cooperar; propuestas en principio brasileñas, inspiradas en Travassos. La comunicación inicial entre las Cancillerías se concretó en 1977 para la cooperación en el ámbito nuclear lo cual redundó en un Acuerdo en 1980, estos serían los primeros pasos de la futura concertación e integración (Boscovich, 1999, pág. 15-17).

CAPÍTULO 1: Presentación de las Cuencas. Una mirada histórica

1.1 Características de las cuencas de la región de América del Sur

A fin de abordar el objetivo específico número 1 en el cual nos propusimos determinar las características principales de las cuencas del Amazonas y del Río de la Plata, en este capítulo abordaremos e identificaremos cuáles son las particularidades de cada una de ellas con miras a poder dimensionar su relevancia y valor para el desarrollo. Asimismo, haremos una primera aproximación a la materia del objetivo específico número 2 para lo cual remarcaremos algunas de las líneas de planeamiento para el desarrollo que se han planteado con relación a estos recursos geográficos.

Una cuenca es un accidente geográfico -depresión en la superficie de la tierra- y el término “cuenca hidrográfica” comprende al territorio cuyas aguas fluyen de manera natural hacia un mismo río, lago o mar y que encuentra sus límites en las altas tierras, que la separan de la cuenca vecina, donde el agua escurre hacia otro río, lago o mar¹². Su importancia reside en que se trata de áreas de drenaje muy necesarios para el hábitat de plantas y animales que proporcionan agua potable para los seres humanos y la vida silvestre.

El continente sudamericano dispone de una amplia red de cuencas, hidrovías y regiones hidrográficas, tanto nacionales como internacionales, de una enorme potencialidad en recursos naturales, que brindan oportunidades reales para impulsar el crecimiento productivo, comercial, turístico y social, constituyéndose en un factor estratégico para favorecer la integración y para promover el desarrollo económico y social de sus áreas de influencia.

En materia de cuencas, las más relevantes son la del río Amazonas, del río Orinoco, de los ríos Paraguay-Paraná y del río Tocantins. En cuanto a regiones hidrográficas se destacan el lago Titicaca, el bloque del río Magdalena-Andino y del Caribe, las lagunas Merín-Patos, el Atlántico Noreste y el cono sur del continente. Cabe señalar que más del 75% de los recursos hídricos superficiales corresponden a cuencas compartidas por dos o más países.

En cuanto al ámbito territorial que abarcan, las tres más importantes son la de Orinoco, del Amazonas y del Plata, cubriendo una superficie de 10.400.000 km²., mientras que otras alcanzan los 2.000.000 km². En total, la región representa unos 17.892.000 km², con lo cual cerca del 70% del continente está constituido por cuencas hidrográficas con ríos naturalmente navegables. Por lo tanto, siguiendo el informe de la CAF (Banco de Desarrollo de América Latina) “existe un sistema incipiente suramericano de navegación fluvial que tiene como eje la interconexión de los ríos de las Cuencas del Orinoco, Amazonas y del Plata, y que junto a sus tributarios constituye más de 100 mil km. aptos para el transporte fluvial.

Sin embargo, la idea de avanzar en la integración de estos ríos no es nueva; tanto Humbolt como Bompland hacia el año 1801 planteaban la unión de las cuencas del Orinoco y el Amazonas. Asimismo, por el año 1860 el navegante inglés William Chandless, también visualizaba la posibilidad de integrar las cuencas del Orinoco, Amazonas y del Plata a través

¹² GeoEnciclopeida. URL: <https://www.geoenciclopedia.com/el-universo/>

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

de sus ríos” (CAF, 2016, pág.13). En el siguiente mapa se puede apreciar la distribución geográfica y el vasto territorio que abarcan las Cuencas mencionadas pertenecientes a América del Sur, con los correspondientes ríos que atraviesan. De todas, para el presente estudio sólo nos interesan las dos primeras (1-Amazonas; 2-Río de la Plata).

Mapa 1. Cuencas de América del Sur



Fuente: CAF- Banco de Desarrollo de América Latina.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

1.1.1 La Cuenca del Plata

La Cuenca¹³ del Plata (CDP) reviste una importante gravitación geopolítica en América del sur porque abarca diferentes zonas que poseen diversas características hidrográficas, económicas y socioculturales: la Cuenca del río Paraguay, la del Alto Paraná, la del río Uruguay, y la del Paraná Medio e inferior (ver Mapa 2).

Esta ubicada en los paralelos 15° latitud sur y 35° latitud sur y los meridianos 68° longitud oeste y 44° longitud oeste, con aproximadamente 3.170.000 km², lo que la convierte en la quinta del mundo, por detrás de las de Amazonas, Congo, Nilo, Mississippi.

En su extensión abarca los territorios de cinco países, unos 3,1 millones de km², en gran parte de la República Federativa de Brasil, el noroeste de la República Argentina, sumando la totalidad de la República del Paraguay, casi toda la República Oriental del Uruguay, y parte del Estado Plurinacional de Bolivia como se puede apreciar a continuación (ver Mapa 3).

Mapa 2. Geografía de la Cuenca del Plata

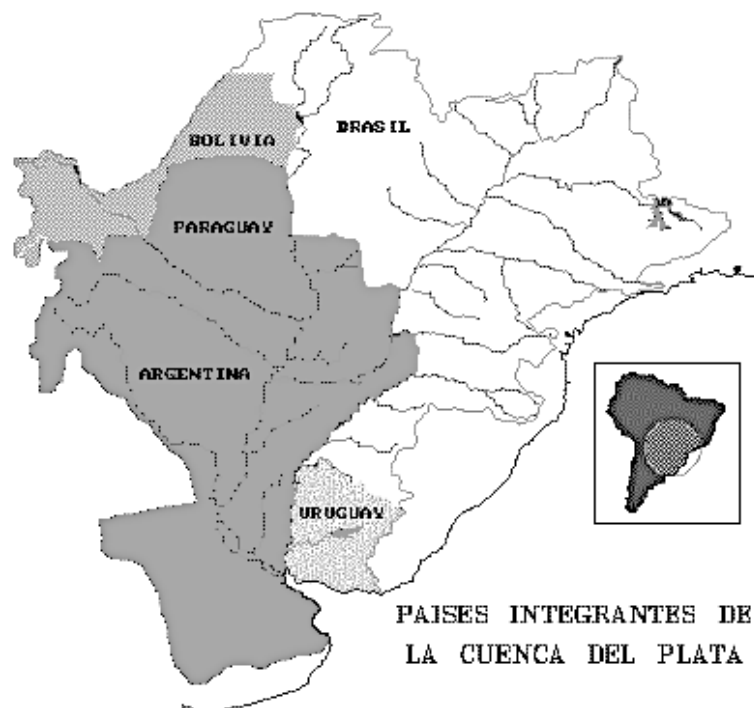


Fuente: <https://archive.is/20121201230709/www.proteger.org.ar/archivos/MapaCuencaPlata.jpg>

El descubrimiento del Río de la Plata se efectuó entre 1512 y 1516, pero los historiadores no acuerdan respecto a si fue Solís, García de Moguer, Américo Vespucio u otro. Aun así, en cuanto a su aspecto geopolítico y estratégico, se destaca el hecho de que constituye la salida de toda la cuenca del mismo nombre.

¹³ Nota: se denomina cuenca a todo el territorio que tiene una única salida de aguas (Fraga, 1983, pág. 96).

Mapa 3. Países integrantes de la Cuenca



Fuente: Página web oficial del Instituto Nacional del Agua de la República Argentina. <http://www.ina.gov.ar>

A su vez existe una distribución de la CDP muy extensa en términos de la superficie que abarca en cada uno de los países que la contiene en su territorio, siendo Brasil el que posee el porcentaje mayor según los datos de la Organización de Estados Americanos (OEA): Brasil un 45,7%, seguida por Argentina con un 29,7%, Paraguay con un 13,2% y Uruguay la porción menor representada por un 4,8% como se puede apreciar en la siguiente tabla:

Tabla 1. Distribución de la Cuenca del Plata por Subcuencas y Países

SUBCUENC APAI	Paraná	Paraguay	Uruguay	Sup. que cubre la CDP en cada país(**)
Argentina	565.000 Km2 37,5%	165.000 Km2 15,0%	60.000 Km2 16,4%	920.000 Km2 29,7%
Bolivia	*	205.000 Km2 18,7%	*	205.000 Km2 6,6%
Brasil	890.000 Km2 59,0%	370.000 Km2 33,9%	155.000 Km2 42,5%	1.415.000 Km2 45,7%
Paraguay	55.000 Km2 3,5%	355.000 Km2 32,4%	*	410.000 Km2 13,2%
Uruguay	*	*	150.000 Km2 41,1%	150.000 Km2 4,8%
Total	1.510.000 Km2 48,7%	1.095.000 Km2 35,3%	365.000 Km2 11,8%	3.100.000 Km2 100%

(**) Las áreas de esta columna no incluyen la superficie del estuario del Río de la Plata de 130.000 Km2 que se divide entre Argentina y Uruguay. Fuente: oas.org

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

En cuanto a la Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay (ver Mapa 4) consiste en un canal que fue construido por el acuerdo de varios países para facilitar la navegación de estos ríos y algunos de sus afluentes, proporcionando en ese sentido el paso de barcos de mayor calado y para mejorar el traslado de mayores volúmenes de carga en la región.

Se trata de un sistema fluvial compartido por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, los cuales crearon un Comité intergubernamental de la Hidrovía (CIH) con el cual celebraron diversos convenios con organismos internacionales como el Banco Interamericano para el Desarrollo (BID), el FONPLATA, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Banco Interamericano para el Desarrollo (CAF) para llevar a cabo estudios. Como resultado de estos esfuerzos, entre 1988 y 2010, el transporte de mercaderías se multiplicó, pasando de 700 mil a casi 17,4 millones de toneladas al año, y llegó a superar los 36 millones en tiempos más recientes¹⁴.

Mapa 4. La Hidrovía



Fuente: <http://www.chasque.net/rmartine/hidrovia/mapa1.html>

¹⁴ Consultado el 26 de julio de 2021, <https://web.archive.org/web/20190414210142/https://www.diarionorte.com/article/122514/hidrovia-parana-paraguay-un-enorme-potencial-que-el-nea-todavia-no-logra-aprovechar->

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Las precipitaciones que caen en su ámbito se reúnen en dos grandes cursos, los ríos Paraná y Uruguay, que, a su vez recogen el caudal de otros ríos muy importantes, como el Paraguay, el Bermejo, el Pilcomayo y el Iguazú entre muchos otros, que luego vierten sus aguas en el Río de la Plata, y finalmente desemboca en el océano Atlántico Sur.

El conjunto fluvial de la Cuenca del Plata forma el principal sistema de recarga del Acuífero Guaraní¹⁵, una de las mayores reservas continentales de agua dulce del mundo que sigue estando bajo estudio para su aprovechamiento de forma sustentable, y para proveer de agua potable a los habitantes de la zona. A su vez, la Cuenca coincide en 1.190.000 km² con este acuífero¹⁶, y sirve de asiento a una población que supera los 100 millones de personas, ya que integra gran parte del territorio de Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay, mientras que Paraguay esta completamente incluido en ella. Adicionalmente, la región de la Cuenca posee un alto nivel de desarrollo económico estimado en una agrupación del 70% del PBI de los cinco países mencionados, que se concentra en la fertilidad de sus suelos, el valor de los bosques y la riqueza de sus recursos minerales, de modo que, con el transcurso del tiempo una interacción humana inadecuada allí podría provocar cambios significativos a todo el ecosistema. En este lugar existen mas de 150 centrales hidroeléctricas de las cuales tres son binacionales, Itaipú, Yacyretá y Salto Grande.

Sobre esta base, se inicio un proceso de integración regional el 27 de febrero de 1969 a través del Tratado de la Cuenca del Plata en ocasión de la Primera Reunión Ordinaria de Cancilleres que se celebró en Buenos Aires, en la cual los ministros de Relaciones Exteriores de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay suscribieron la 1ª Declaración Conjunta¹⁷. Tanto el acta final de la reunión como la Declaración Conjunta se consideran el primer acto institucional para la creación del Sistema de la Cuenca del Plata. En dichos documentos, los cancilleres reflejaron el espíritu de cooperación y la necesidad de obrar en conjunto para lograr el desarrollo armónico y equilibrado de la región de la Cuenca del Plata en beneficio de los intereses comunes de sus países y de sus pueblos.

Como sostiene Archibaldo Lanús (1972), la Tercera Reunión de los Cancilleres de la Cuenca del Plata se realizó en Brasilia, en abril de 1969 y el día 23, los representantes suscribieron el Tratado de la Cuenca del Plata, que entró en vigor el 14 de agosto de 1970, y tuvo por objeto “mancomunar esfuerzos con el fin de promover el desarrollo económico y la integración física de la Cuenca del Plata”, para lo cual los firmantes se comprometieron a identificar áreas de interés común, realizar estudios, programas y obras, y formular “entendimientos operativos e instrumentos jurídicos”, con relación a los siguientes proyectos:

- 1) la facilitación y asistencia en materia de navegación;

¹⁵ El acuífero guaraní es un importante cuerpo hídrico subterráneo transfronterizo formado en la era Mesozoica. Se trata de un conjunto de rocas arenosas que está por debajo del nivel del terreno que tiene agua en sus poros y fisuras. Estas rocas se depositaron allí entre 245 y 144 millones de años atrás. Se dice que este acuífero es transfronterizo porque se desarrolla en el territorio de cuatro países sudamericanos, abarcando una superficie total de 1.190.000 kilómetros cuadrados, 225.000 de los cuales se encuentran en territorio de la República Argentina. Con sus 37.000 kilómetros cúbicos de agua de diversas calidades. En Argentina su extensión es de 225.500 km², en Brasil es 840.000 km², en Paraguay 71.700 km² y en Uruguay 58.500 km² totalizando 1.200.00 km², al sudeste de América del Sur, entre 12° y 35° de latitud sur y 47° y 65° de longitud oeste. URL: <http://icaa.gov.ar/sistema-acuifero-guarani/>

¹⁶ https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/documento_estrategico_-_cuenca_del_pl.pdf

¹⁷ <https://cicplata.org/wp-content/uploads/2016/12/declaracion-conjunta-de-los-cancilleres-de-los-paises-de-la-cuenca-del-plata.pdf>

- 2) la utilización racional del recurso agua, especialmente a través de la regulación de los cursos de agua y de su aprovechamiento múltiple y equitativo;
- 3) la preservación y el fomento de la vida animal y vegetal;
- 4) el perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones;
- 5) la complementación regional mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la Cuenca;
- 6) la cooperación económica de áreas limítrofes;
- 7) la cooperación mutua en materia de educación, sanidad y lucha contra las enfermedades;
- 8) la promoción de otros proyectos de interés común y en especial aquéllos que tengan relación con el inventario, la evaluación y el aprovechamiento de los recursos naturales del área; y
- 9) el conocimiento integral de la Cuenca del Plata.

Por cierto, como señala Archibaldo Lanús (1972) “este tratado estuvo inscripto en el contexto de la rivalidad geopolítica argentino-brasileña, según la cual la CDP y los aprovechamientos hidroeléctricos eran medios de poder y de influencia geopolítica”. De modo que, con la firma de este documento, la Cancillería argentina intentó forzar a la brasileña a negociar, pero Itamaraty continuó con sus emprendimientos hidroeléctricos. Por lo tanto, la postura argentina respecto de la Cuenca del Plata se basó en dos supuestos: a) la producción del país debía salir por el río de la Plata evitando que fuera transportada a través del Brasil, más allá de las razones de conveniencia por el costo de los fletes; b) el gobierno argentino podía entenderse más fácilmente e influir sobre los de Uruguay y Paraguay antes que sobre Brasil.

De acuerdo con esta visión, Costa Méndez intentó frenar el proyecto brasileño de Sete Quedas (localización primitiva de lo que fue luego la central Itaipú), utilizando el Derecho Internacional. Así, el canciller argentino sostuvo el principio de que, en el caso de aprovechamientos hidroeléctricos en ríos internacionales de curso sucesivo como el Paraná, los estados ribereños que proyectaran una obra hidroeléctrica debían proceder a una “consulta previa”. Un principio que ya había aparecido en la Declaración de Montevideo - firmada por Brasil en 1933- y que había sido reconocido en el Acuerdo de Salto Grande de 1946, suscripto por Brasil, y en el decálogo de las “Reglas de Helsinki”, aprobadas en 1966 y publicadas por la International Law Association”.

Durante los años de la Revolución Argentina (1966-1973) la agenda de la política exterior del país estuvo dominada por una creciente preocupación sobre el ascenso de Brasil, que se reflejaba en el incremento de su gravitación política y económica en América del Sur. En este contexto, Russell y Tokatlian (2002) sostienen que fue el temor al “expansionismo brasileño” y al aislamiento en la Cuenca del Plata lo que impulsó a los gobiernos argentinos de la época a acercarse hacia el Pacífico desde una matriz geopolítica compartida tanto por civiles como militares. Y fue entonces que la relación entre ambos países se definió en clave de rivalidad desde dos vertientes: la geopolítica, que ponía el acento en el desequilibrio de poder y la envidia por los resultados del “milagro brasileño”; y la teoría de la dependencia, que destacaba el peligro del “subimperialismo brasileño” en la Cuenca del Plata y el papel del Brasil, a partir de una alianza privilegiada con Washington, de gendarme de los estados unidos en la subregión (Russell y Tokatlián, 2002, pág. 416).

Según sostienen estos autores, “el tema principal que dividió a los dos países fue el de la utilización del potencial energético de los ríos de uso compartido -más específicamente la disputa sobre la central hidroeléctrica que terminaría construyéndose en Itaipú- y dio lugar a un áspero enfrentamiento que trascendió el plano bilateral. Más aun, el tercer gobierno peronista (1973-1976) decidió el ingreso de Argentina al Movimiento No Alineados en septiembre de 1973 y los militares que condujeron el Proceso se quedaron en ese foro, entre otras razones de importancia de la (además búsqueda de apoyo a la cuestión Malvinas) por considerar que ofrecían un ámbito importante para defender la tesis argentina sustentada en la necesidad de acudir a la “consulta previa” entre países que comparten un río de curso sucesivo con el objeto de evitar perjuicios a los de aguas abajo. Por su parte, el Brasil consideraba que la Argentina utilizaba su posición como un pretexto para impedir la realización de obras hidroeléctricas que eran vitales para su desarrollo económico y puso en práctica una política de hechos consumados” como es el caso de Nicolás Boscovich en su libro “Análisis comparativo: Argentina y Brasil en el espacio geoeconómico del Cono Sur” de 1974 (Russell y Tokatlián, 2002, pág. 416).

En su pensamiento geopolítico, el general Juan Enrique Guglielmelli, percibe a la histórica competencia de poder entre la Argentina y Brasil como un factor clave en la Cuenca del Plata, en la medida que condiciona las políticas exteriores de sus vecinos, y estimula una política pendular en las diplomacias uruguaya, paraguaya y boliviana. Según su mirada, los emprendimientos hidroeléctricos brasileños como Itaipú¹⁸ implican el “control” brasileño de los ríos pertenecientes a la CDP. Como consecuencia, toda la estrategia de Brasil ha apuntado siempre a “aislar” a la Argentina con el apoyo de Estados Unidos y de grandes corporaciones multinacionales.

En términos generales, se desarrolló una vasta literatura geopolítica que destacó los riesgos para el país que emanaban del creciente desequilibrio de poder con Brasil; y se reflejó en dos visiones distintas: por un lado, se puso el acento en la rivalidad y el conflicto, recreando la antigua competencia geopolítica abordando los siguientes temas: la cuestión de las “fronteras vivas”, el innato impulso brasileño de expandir su espacio geoeconómico y la necesidad de desarrollar “operaciones de contra cerco” para aislar a Brasil y aumentar la influencia argentina en los países vecinos); y por el otro, una segunda visión que enfatizaba la necesidad común de superar “definitivamente el subdesarrollo” como la principal variable para definir “las respectivas políticas nacionales y la consecuente relación bilateral entre los dos países” (Russell y Tokatlián, 200, pág. 417). La literatura de la segunda visión percibe a la cooperación mucho más conveniente que a la disputa entre ambos países de cara a la consolidación de un área de poder en el Cono Sur que amplifique la capacidad de negociación de lo individual a lo grupal en los diferentes espacios de los organismos internacionales.

¹⁸ Nota: una presa o represa hidroeléctrica es un sistema diseñado para conducir energía eléctrica mediante el aprovechamiento del caudal los cursos de agua. La represa de Itaipú se encuentra ubicada entre Paraguay y Brasil sobre el Río Paraná y su edificación comenzó en la década de 1970. Su potencia de generación electrohidráulica es de 14.000 MW con 20 turbinas generadoras de 700 MW. Es la central hidroeléctrica más grande de los hemisferios Sur y Occidental. El área implicada en el proyecto se extiende desde Foz do Iguazú, en el Brasil, y Ciudad del Este, en el Paraguay, por el sur, hasta Guaira (Brasil) y Salto del Guairá (Paraguay), por el norte. El lago artificial de la represa contiene 29 000 hm³ de agua, con unos 200 km de extensión en línea recta, y un área aproximada de 1400 km². La energía generada por Itaipú destinada a Brasil es administrada por la empresa Electrobras, y la energía destinada a Paraguay por la Administración Nacional de Electricidad (ANDE). URL: <https://www.itaipu.gov.br/es/energia/produccion-ano-por-ano>

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

A pesar de todo, la diplomacia argentina logró imponer el principio jurídico de “consulta previa” para detener el avance de las obras hidroeléctricas brasileñas, el cual fue aprobado en la Cuarta Reunión Ordinaria de Cancilleres de la Cuenca del Plata, celebrada en Asunción el 31 de junio de 1971, donde los cancilleres firmaron la “Declaración de Asunción sobre el Aprovechamiento de los Ríos Internacionales”. Pero a pesar de este avance, Brasil continuó con su programa de obras sobre los ríos de la Cuenca del Plata, haciendo caso omiso de lo acordado en Asunción. Adicionalmente, “el Acta de Asunción había introducido otro concepto: el de “soberanía compartida” de los ríos contiguos. Este ambiguo concepto, aparentemente congruente con el principio de “consulta previa”, en realidad otorgó ventajas a Brasil, que estaba haciendo obras, mientras que la Argentina no tenía proyectos hidroeléctricos serios en el ámbito de la Cuenca del Plata” (Lanús, 1972, pág. 22).

Fue a partir de la firma del Acuerdo Tripartito sobre Corpus-Itaipú el 19 de octubre de 1979 entre Argentina, Brasil y Paraguay que se abrió el camino para avanzar en el ámbito de la cooperación. Y dos años más tarde, el 17 de mayo de 1980 Argentina y Brasil firmaron un acuerdo de cooperación para el desarrollo y la aplicación de los usos pacíficos de la energía nuclear. Para entonces, Brasil ya había dejado de ser la hipótesis de conflicto prioritario para el pensamiento estratégico militar argentino. Tanto el despliegue militar respecto a Chile adoptado a fines de 1978, como el desarrollado con motivo de la Guerra de Malvinas se realizan descartando la posibilidad de que Brasil tuviera algún tipo de participación hostil hacia Argentina.

Tabla 2. Proceso constitutivo del Tratado de la CDP

Evento	Relevancia/Resultado	Fecha
I Reunión en Buenos Aires de Cancilleres de Argentina, Brasil, Bolivia, Uruguay y Paraguay.	Declaración Conjunta donde se acordó “llevar a cabo el estudio conjunto e integral de la Cuenca del Plata con miras a la realización de un programa de obras multinacionales, bilaterales y nacionales, útiles al progreso de la región”. Para realizar dicho estudio se creaba un “Comité Intergubernamental Coordinador” (CIC), integrado por representantes de los cinco países, con una agenda de información y articulación de acciones conjuntas entre las que se daba prioridad al tema de los recursos hídricos.	27/02/1967
II Reunión de Cancilleres - Acta Santa Cruz de la Sierra.	Con el objetivo de avanzar en el cumplimiento del programa de obras anunciado en la Declaración de Buenos Aires a través de la presentación formal de una lista de proyectos específicos de integración física y establecimientos de criterios generales para fijar prioridades a la hora de decidir la ejecución de los proyectos. También crearon el Estatuto del CIC, así como las condiciones futuras para su reforma.	20/05/1968
I Reunión Extraordinaria de Cancilleres - Tratado de la Cuenca del Plata.	Se avanza para afianzar una primera institucionalización del Sistema regulador de la Cuenca. Se establecen los principios generales del Sistema de la Cuenca del Plata, se reseñaban los objetivos perseguidos a través de la “identificación de áreas de interés común” y de “la realización de estudios, programas y obras”. Se exponen los objetivos, principios e instrumentos del proceso de integración, se establece una primera estructura orgánica y se definen los mecanismos para su adhesión y denuncia.	23/04/1969

Fuente: elaboración propia.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Como vemos, el Tratado de la Cuenca del Plata representa la manifestación jurídica de la voluntad de los gobiernos de los cinco países de América del Sur de promover el desarrollo y la integración de la zona. A su vez, el órgano permanente del Tratado es el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC)¹⁹, cuyo primer estatuto fue aprobado por la Segunda Reunión de Cancilleres, celebrada en Santa Cruz de la Sierra en 1968. El Comité está encargado de promover, coordinar y seguir la marcha de las acciones multinacionales que tengan por objeto el desarrollo integrado de la Cuenca del Plata, de organizar la asistencia técnica y financiera con el apoyo de los organismos internacionales que estime conveniente y para ejecutar las decisiones que adoptan los ministros de Relaciones Exteriores.

El geopolítico brasileño Mario Travassos sostuvo en sus ideas una inquietud acerca del enfrentamiento de las cuencas del Amazonas y del Plata y su resquemor acerca de la posible expansión económica y cultural argentina hacia el Norte, sumado al Tratado del Río de la Plata que le quitó al país carioca, toda injerencia sobre el río. Por este motivo, Fraga (1982) considera que la política brasileña optó por quitarle importancia y si en lo posible sustituirlo, por tal motivo a partir de entonces surgió una geopolítica que el autor denomina transversal o de Oeste-Este, opuesta a aquella natural cuyo eje corresponde a la orientación Norte-Sur, para el sistema y la cuenca del Plata (Fraga, 1982, pág. 104).

A raíz de dicha situación, Fraga explica que Brasil avanzó en esa lógica mediante una serie de pasos, a saber: la construcción de Itaipú en lugar de Sete Quedas, a solo 17 km de la frontera con Argentina, para establecer foco de atracción geopolítica y económica en el área, construcción del ferrocarril llamado “de la soja” desde el puerto de Santos hasta Corumbá para proseguir en el futuro con el tramo a la Paz y de allí obtener la salida al Pacífico, la construcción del puente “de la amistad” entre puerto Strossener y Foz de Iguazú y conectar por carretera a asunción con el puerto de Paraguá, el desvío del Río Tieté, afluente del Paraná, hacia Santos, canalizándolo con esclusas para el transporte de azúcar, la construcción de un súper puerto de aguas profundas en Río Grande, a poca distancia de la frontera con Uruguay, completando los accesos y facilidades “con el evidente propósito de absorber la producción de ese país” y “de la Mesopotamia Argentina, lo cual es facilitado por la existencia de los tres puentes argentinos-uruguayos sobre el Uruguay y el de Paso de los Libres-Uruguayana”, y también el proyecto del canal a fin de unir los ríos Ibicuí y Yacuí para que cuando estuviera construido el embalse de la obra binacional San Pedro, se desviarán las aguas hacia porto Alegre. Todas estas obras con el fin de desviar el eje de atracción centripeto del río de la Plata hacia el litoral marítimo brasileño en el marco de una geopolítica Oeste-Este versus el Norte-Sur (Fraga, 1982, Pág.104).

¹⁹ Nota: el CIC tiene su sede en Buenos Aires, determinada en el artículo V de su estatuto, y por el acuerdo de suscripto el 22 de marzo de 1973. Está integrado por representantes de cada uno de los cinco países miembro y cada estado tiene dos representantes titulares y los alternos. Uno de los titulares es el representante de carácter político investido de las plenipotencias necesarias por su respectivo gobierno y el otro es un especialista en proyectos conforme los objetivos del sistema de la Cuenca del Plata. A su vez, la presidencia del Comité es ejercida por los representantes de los Estados miembros, en forma rotativa, según el orden alfabético del nombre de los países y por período de un año como lo establece el estatuto. Respetando la regla básica de la unanimidad establecida desde 1967 y que rige en todos los aspectos y niveles de deliberación en el ámbito de la Cuenca del Plata, las decisiones del CIC son tomadas siempre por el voto afirmativo de todos los representantes y corresponde un voto a cada país. La Secretaría del Comité está dirigida por un secretario general designado por el voto unánime de las representaciones y está integrada por el personal administrativo necesario para el cumplimiento de las tareas. URL: <https://cicplata.org/es/sobre-el-cic/>

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Sin embargo, con el retorno a gobiernos democráticos en simultáneo tanto en Argentina como en Brasil, a partir del gobierno de Raúl Alfonsín en el caso del primero (1983-1989) se inició un nuevo capítulo en la relación bilateral, y se pusieron en práctica iniciativas y políticas de cooperación y concertación, cuyo resultado sería años más tarde el establecimiento del MERCOSUR.

Ahora bien, el primer gran paso de cara a la integración latinoamericana fue la declaración por la cual los gobiernos se comprometieron en llevar a cabo el estudio conjunto e integral de la Cuenca del Plata, con miras a la realización de un programa de obras multinacionales, bilaterales y nacionales, útiles para el progreso de la región. Un momento culmine donde además propusieron adoptar las medidas necesarias para que, en cada uno de los países, organismos nacionales especializados centralizaran sus estudios y apreciaran los problemas nacionales de cada uno de ellos, relativos a la Cuenca. Asimismo, en ese acto expresaron la necesidad de constituir lo que luego se denominó Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la CDP, cuyo primer estatuto fue aprobado por la Segunda Reunión de Cancilleres, celebrada en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), en 1968. Aquí se estableció el principio de igualdad de derechos de los países, determinándose que las decisiones se adoptarían por el voto unánime de los integrantes.

Durante la Segunda Reunión de Cancilleres, al tiempo que aprobaban el estatuto del CIC, los cancilleres encomendaron a ese organismo preparar el proyecto de Tratado para afianzar la institucionalización de la Cuenca del Plata; encomendándosele también las pautas de acción necesarias para la consecución de los objetivos acordados. Los máximos funcionarios aprobaron la realización de estudios previos a la ejecución de proyectos compartidos por los cinco países miembros y otros específicos de interés particular de uno o más países miembros. Resulta interesante señalar que, en dicha oportunidad, consideraron necesario aplicar criterios de valoración para asignar prioridades a los proyectos presentados por los países. Fue una oportunidad en la cual por primera vez participaron observadores de países externos al área y organismos internacionales.

Todos los esfuerzos más comprensivos de planeación para toda la Cuenca fueron realizados por la Organización de Estados Americanos (OEA) entre 1968 y 1971, concretando el levantamiento sistemático de sus recursos naturales y su desarrollo social y económico. Así en 1985 se crearon dentro del CIC las Contrapartes Técnicas para tratar temas específicos, como el de calidad de agua y alerta hidrológico, en los que se ha logrado algunos resultados importantes con el apoyo del Banco Interamericano para el Desarrollo (BID), y para otros temas tales como: suelos, cooperación fronteriza, navegación y transporte fluvial y transporte terrestre.

A continuación repasamos las diferentes etapas en la aplicación del Tratado de la cuenca del Plata que resaltan a su vez los diferentes momentos en la relación bilateral entre Argentina y Brasil, destacándose un comienzo de antagonismos y diferencias a fines de la década del sesenta, para luego entablar un diálogo más estable con el retorno de gobiernos democráticos en ambos países, hasta llegar a la firma del MERCOSUR que tendrá como corolario la recuperación de la proactividad dentro del sistema del propio tratado para la elaboración de programas concretos que pondrían el acento en la integración física, a partir del nuevo milenio.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Tabla 3. Etapas en la aplicación del Tratado de la CDP

Evento	Relevancia/Avances	Años
Negociaciones entre Argentina, Brasil, Bolivia, Uruguay y Paraguay.	Antagonismos respecto a las centrales hidroeléctricas y diferencias a propósito de la Represa de Itaipú entre Argentina, Brasil y Paraguay. Se encuentran soluciones por fuera del Sistema de la Cuenca.	1969 - 1979
Estabilidad y avances en la integración.	Se impulsan programas concretos en el contexto de integración entre Argentina y Brasil, impulsado por los entonces presidentes Alfonsín y Sarney respectivamente. Se inician estudios y evaluaciones para el afianzamiento institucional del Sistema.	1980 - 1991
Surgimiento del Mercosur.	Firma del Tratado de Asunción que da lugar a incertidumbre respecto a la integración de la CDP.	1991
Recuperación de la proactividad del Sistema CDP.	Elaboración de programas concretos y ratificación de la autonomía del Sistema respecto al MERCOSUR, con acento en la integración física, aprovechamiento y cuidado de los recursos naturales y despliegue de la iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) considerada por el gobierno brasilero como el eje principal de su relación con Sudamérica.	2001- en adelante.

Fuente: elaboración propia.

A su vez, en el marco del Tratado o en forma paralela a él, se han celebrado una serie de acuerdos que dieron lugar a la creación de diferentes instituciones y organismos operativos que actúan sobre diversos temas y áreas de la Cuenca del Plata y que tienen una relación directa con el uso y manejo de los recursos hídricos. Estos suman actualmente más de 20 lo que refleja una atomización y segmentación que prevalece en la actuación concreta y la desaparición de la visión de cuenca que originalmente dio origen al Tratado. Salvo casos excepcionales, no hay mecanismos de comunicación entre ellos, ni con el CIC. Un ejemplo importante es el hecho que en 1996 se crea en el marco del CIC el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Teóricamente este cuerpo, como otros creados anteriormente, debieron ser coordinados en el ámbito del CIC, la realidad es que han sido autónomos y más aún libres de toda ligazón con el organismo madre. A esta debilidad de la institución de cuenca se suma la incertidumbre creada con la firma del Tratado de Asunción de 1991, por el que se crea el MERCOSUR, éste pone en juicio la validez de mantener este instrumento o la necesidad de modificar sus bases y estatutos.

Esta última posición fue la que finalmente prevaleció. De hecho, en diciembre de 2001, en la Conferencia de Ministros de Relaciones Exteriores de la CDP en Montevideo, acordaron reformar el Estatuto del CIC y le encomendaron que, "...en el plazo de 6 meses presenten un informe que contenga una evaluación de los objetivos establecidos en el Artículo 1 del Tratado de la Cuenca del Plata frente a la situación actual, y un Programa de Acción que permita revitalizar el sistema operativo del organismo, incluyendo la vinculación con las instituciones técnicas y financieras componentes del Sistema de la CDP". De igual forma, en las conclusiones de esta IV reunión técnica se identificó la necesidad de:

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

- i) contar con un marco de acción coordinada entre los países para la gestión integrada de los recursos hídricos en la Cuenca del Plata;
- ii) realizar proyectos de interés común y seleccionar acciones concretas adecuadamente priorizadas;
- iii) dar importancia a los problemas de las recurrentes inundaciones y sequías que se producen en la Cuenca;
- iv) abordar para el conjunto de la Cuenca la gestión sustentable de sus recursos hídricos;
- v) y actuar en el marco del Tratado de la Cuenca del Plata, firmado entre los Gobiernos de los cinco países en 1969 y de dar soporte al CIC.

Todas estas recomendaciones permitieron al Gobierno de Brasil, con el apoyo del CIC, solicitar un financiamiento PDF, Bloque A, a través del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), con el objeto de avanzar en estas recomendaciones.

Los cuatro proyectos apoyados por el GEF vinculados al área focal de Aguas Internacionales (Transfronterizas) para el manejo de las cuencas del i) Bermejo y ii) Alto Paraguay, así como iii) del Acuífero Guaraní y para iv) el Frente Marítimo, incluyen el apoyo para el fortalecimiento de las políticas de manejo integrado de los recursos naturales y para el fortalecimiento del marco legal e institucional de partes del sistema de la Cuenca del Plata, lo cual es sin duda positivo a los fines de los objetivos específicos y substantivos que persiguen, pero pueden ser, sin el fortalecimiento del marco político e institucional más amplio, un factor de mayor atomización y segmentación, que es lo que busca superarse.

Desde su creación, el CIC se ha concentrado en áreas de interés común de los cinco países, facilitando la realización de estudios, programas y obras de infraestructura, en temas de hidrología, recursos naturales, transporte y navegación, suelos y energía. En particular, fue importante el estudio integral de los recursos naturales de la Cuenca del Plata realizado por la OEA, en la década del 70, que permitió orientar acciones de los países hacia el aprovechamiento de potencialidades de energía y transporte y por los cuales se registraron zonas ambientalmente críticas, como las subcuencas de los ríos Pilcomayo y Bermejo, caracterizadas por los mayores índices mundiales de erosión y transporte de sedimentos, o la subcuenca del Alto Paraguay-Pantanal, por el valor de su ecosistema de humedales y su rol clave para la regulación hídrica del conjunto de la Cuenca del Plata.

A su vez, en el marco del Tratado de la Cuenca del Plata, se han integrado y suscripto una serie de acuerdos complementarios que llevaron a la creación de distintas instituciones y agencias con competencias específicas en la cuenca, tales como FONPLATA, su instrumento financiero, y el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH). El Tratado reconoce, además, la posibilidad de otros acuerdos binacionales o trinacionales independientes para atender temas de interés específico de sus miembros, dando lugar a numerosos organismos y programas. Como se expuso en la tabla 3, la institucionalidad para la integración regional fue fortalecida luego por el Tratado de Asunción que creó el MERCOSUR.

Aun así, la necesidad de contar con una capacidad técnica de gestión en la Cuenca del Plata fue reconocida en diciembre de 2001, cuando se le encarga a la Unidad de Proyectos del Sistema de la Cuenca del Plata preparar un Programa Marco, dentro de una visión común

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

de los cinco países para incentivar el desarrollo sostenible, en escenarios de corto (5 años), mediano (10 años) y largo plazo (más de 15 años).

Por otra parte, hay que reconocer que existen realidades que requieren ser consideradas al iniciar cualquier proyecto en aguas internacionales. Por ejemplo, el hecho de que cada uno de los estados firmantes del Tratado de la Cuenca del Plata tiene una estructura político-administrativa diferente. En tanto Brasil y Argentina son estados de estructura federal, donde las provincias o estados tienen jurisdicción en la administración y manejo de los recursos hídricos, Bolivia, Paraguay y Uruguay son países centralizados con diferentes realidades jurídicas respecto a la legislación sobre el agua. Un tema que es advertido por los proyectos con apoyo GEF en Aguas Internacionales dentro de la Cuenca del Plata, pero no en otros proyectos plurinacionales menores (binacionales o entre cuatro países a lo máximo como es el caso del Proyecto Guaraní), lo cual no permite abordar al problema en toda la dimensión política y jurídica que implica trabajar en la unidad mayor de cuenca, en la cual se encuentran y vinculan todas estas diferentes situaciones.

La experiencia de la relativamente reciente legislación de Aguas de Brasil ha dado lugar a numerosas acciones de manejo integrado de cuencas, muchas de las cuales tienen lugar dentro de cuencas de los ríos afluentes del Paraná, del Paraguay o del Uruguay. La armonización de las legislaciones nacionales y jurisdiccionales aparece como una necesidad en el marco del sistema creado por el Tratado de la Cuenca del Plata. Según el Departamento de desarrollo sustentable de la Organización de Estados Americanos “la realidad institucional vinculada a la administración del recurso hídrico es asimismo diversa en los 5 países y su avance y atención al manejo integrado de cuencas tiene experiencias muy diversas en cada uno. En Brasil, Bolivia y Paraguay la responsabilidad de la administración de los recursos hídricos recae en instituciones especializadas vinculadas a los ministerios del ambiente, en tanto en Argentina y Uruguay son instancias vinculadas a los ministerios de infraestructura” (OAS, 2006).

Entre los años 2011 y 2004 hubo una red pluridisciplinar CDP que llevó a cabo el programa *Territorialidades e integración el centro del MERCOSUR. La Cuenca del Plata o la emergencia de un espacio regional transfronterizo*²⁰. Este estudio encontró en base a indicadores de integración tales como la densidad de las circulaciones, el manejo de políticas públicas de escala regional, las acciones conjuntas de los gobiernos locales de ambos lados de las fronteras, la construcción de una identidad regional, que todo ello no era suficientemente relevantes como para concluir en un espacio transfronterizo integrado en el corazón del MERCOSUR, y advirtió al mismo tiempo que la Cuenca del Plata era en muchas de sus dimensiones un “espacio hueco” en el sentido de que no llegaba a captar flujos y redes fundamentales como la energía, la movilidad de los trabajadores, o de ciudades de peso intermedio, entre otros. En definitiva, sostuvo que mas allá de las políticas nacionales que intentan reducir los efectos negativos de la periferia fronteriza, no existe una política *mercosuriana* de equidad territorial -como ocurre en el caso de la Unión Europea- (Guibert, 2005).

²⁰ Nota: la red pluridisciplinar estuvo conformada por unos 70 investigadores universitarios de Francia y de los países integrantes del MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) y fue financiada por las Maisons des Sciences de l'Homme de siete ciudades (Caen, Grenoble, Montpellier, Nantes, Poitiers, París, Toulouse), y fue liderada por la MSHS de Toulouse (Universidad de Toulouse 2 Le Mirail). La coordinación del programa CDP estuvo a cargo de Martine Guibert. URL: www.univ-tlse2.fr/msh/cdp

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

1.1.2 La Cuenca del Amazonas

El río Amazonas es el principal de Sudamérica y ciertamente el más caudaloso del mundo, ya que posee más agua que el Nilo, el Yangtsé y el Misisipi juntos. De este modo, su cuenca hidrográfica riega una vasta región y soporta miles de especies de seres vivos, algunos de los cuales aún no han sido clasificados. Este río de agua dulce está ubicado en la región de América del Sur y fluye desde los Andes en Perú, en donde el hielo provee agua a una altura de 5,998 metros, hasta Brasil, en donde desemboca en el océano Atlántico.

La Cuenca del Amazonas es la más grande del planeta con 7.05 millones de km², cerca de un 40% de Sudamérica -incluyendo a seis países: Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, cuya superficie se pueden ver en la Tabla 4), y drena partes de Brasil, Colombia, Bolivia, Ecuador, Guyana, Venezuela, Perú y Surinam y su profundidad varía; de 20 a 50 metros a 90-100 metros según la zona. Se puede apreciar su extensión en el siguiente mapa:

Mapa 5. Geografía del a Cuenca Amazónica



Fuente: RAISG.

Sobre esta superficie habitan unos 34 millones de habitantes que representan un 11% de la población de los ocho países amazónicos y habitan 420 diferentes pueblos indígenas y tribales que hablan 86 lenguas y 650 dialectos. Al menos 60 pueblos viven en condición total de aislamiento. Los recursos que contiene la zona son ricos en minerales, hierro de la mejor calidad y en menor proporción también yacimientos de cobre, estaño, plata, bauxita y tungsteno²¹.

²¹ OEA. (1987). Comisión Mixta de Cooperación Amazónica - Ecuatoriano - Colombiana - Plan de Ordenamiento y Manejo de las Cuencas de los Ríos San Miguel y Putumayo. Secretaria Ejecutiva para Asuntos

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Tabla 4: Superficie de la cuenca Amazónica por país

País	Superficie (km ²)	Porcentaje (%)
Bolivia	824.000	11,2
Brasil	4.989.361	67,9
Colombia	406.000	5,5
Ecuador	123.000	1,7
Perú	956.751	13,0
Venezuela	53.000	0,7
Total	7.352.112	100

Fuente: Gutiérrez, F., Acosta, L. y Salazar, C. Perfiles urbanos en la Amazonia Colombiana: un enfoque para el desarrollo sostenible. Bogotá-Colombia. Instituto Amazónico de investigaciones Científicas Sinchi, 2004.

En tanto el río Amazonas es el más caudaloso del mundo y registra una anchura de 1.6 a 10 km., aunque durante la temporada húmeda puede alcanzar hasta unos 48-50 km. Es alimentado por cerca de 1,100 afluentes a lo largo de sus más de 6,400 metros de longitud; algunos de los principales son los ríos Napo, Pastaza, Caquetá, Chambira, Tapajós, Nanay y Huallaga. Su afluente más largo es el río Madeira. Sin embargo, el largo del río es un asunto dudoso, ya que el sitio exacto de su origen no está claro. Aun así, es uno de los 2 ríos más largos del mundo, peleando el primer puesto con el Nilo²².

El Amazonas desagua en el Atlántico un caudal promedio de cerca de 200 mt³ por segundo, y su cuenca posee una quinta parte del agua dulce disponible del planeta, lo cual la convierte en una de las regiones de mayor relevancia para la sobrevivencia humana (Medina, Carrillo, 2005, pág. 3).

Por otra parte, la navegación fluvial en la región de amazonas en la parte central-occidental de la cuenca reviste una importancia fundamental porque se trata de la única forma de comunicación para una gran parte de los millones de ciudadanos que la habitan (CEPAL, 2006).

Se debe considerar que la Amazonia es un gran reservorio de carbono fijado en su biomasa, que, si se destruyera o quemara en un corto plazo, podría causar catástrofes de proporciones universales. Se calcula que en la cuenca ya se han deforestado unos 800.000 Km², de los cuales más del 50% corresponden a la Amazonia del Brasil. La mayor parte de los países de la cuenca, con excepción de Venezuela, iniciaron grandes programas de colonización en los años cuarenta; la deforestación creció a un ritmo impresionante. Brasil entre los años 1075 y 1989 ha deforestado 560.000 Km² y mantiene un ritmo promedio de deforestación anual cercano a los 21.300 Km². En el Perú se han deforestado 21.700 Km² entre 1975 y 1986 y su ritmo anual de deforestación estaría en el orden de los 2.800 Km². En el caso de Colombia, hay un área deforestada total de aproximadamente 2.000.0000 de hectáreas, lo que representa un 10% de la superficie total (Medina, Carrillo, 2005, pág. 5).

Económicos y Sociales, Departamento de Desarrollo Regional, Washington. URL: <https://www.oas.org/DSD/publications/Unit/oca32s/begin.htm#Contents>

²² GeoEnciclopeida, Río Amazonas. URL: <https://www.geoenciclopedia.com/rio-amazonas/>

de mayor alcance para productos e insumos asiáticos, para el norte de Brasil y todo el Atlántico Sur y vice-versa que con tiempo se pedirá convertir en un carácter interoceánico.

A su vez, el mismo documento señala los puntos fuertes de la Amazonia:

- Potencial de desarrollo diferenciado del bioma amazónico.
- Marca Amazonia / Amazonas reconocida a nivel internacional.
- Diversidad.
- Red fluvial amplia.
- Relevancia global por contener 1/3 de la biodiversidad, 1/5 del agua dulce y 2/55 de las selvas tropicales remanentes del planeta.
- Atracción a la opinión pública mundial.

Y en cuanto a las dificultades plantea:

- Inadecuada infraestructura y mercados dispersos.
- Problemas con la falta de una visión compartida de la cuenca.
- Conflictos con el uso del suelo, explotación forestal desordenada.
- Bajo nivel de capacitación y poco contenido tecnológico.
- Entorno general de poca integración económica, aislamiento, pobreza con dificultades sociales, sanitarias y ambientales (CEPAL, 2006, pág. 62-66).

1.1.3 La integración económica de la Cuenca Amazónica

En América Latina la integración no surgió por los efectos de la Segunda Guerra Mundial como ocurrió con Europa, sino que más bien se trató de un proceso más tardío, que en muchos casos se originó hacia finales del siglo veinte. Por lo tanto, la subregión sudamericana se fue constituyendo en torno a “tres grupos antagónicos y desintegrados, mientras una enorme sección del continente, como es la región amazónica, y que representa la tercera parte de la superficie del continente”, y sobre la cual algunos autores como Moscoso sugieren que “se ha venido marginando deliberadamente en cuanto a su exploración, explotación e intercambio económico que pudieran operar los diferentes países, que tienen sus dominios en esta vasta como rica región del continente” (Moscoso, 2014, pág. 84-85).

De modo que recién a partir del 3 de julio de 1978, los ocho países integrantes de la Cuenca firmaron el Tratado de Cooperación Amazónica (TCA) por el cual en 1995 formaron la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA)²³ e iniciaron el proceso de institucionalización de la región, mediante la creación de un organismo intergubernamental que hoy día constituye el único bloque socio-ambiental de países que está dedicado a la Amazonía, para preservar el medio ambiente y utilizar sus recursos naturales de manera racional.

Posteriormente en 2003, y para avanzar en la misma dirección, este grupo de Estados estableció la Secretaría Permanente para fortalecer e implementar los objetivos del Tratado. Uno de sus fines fundamentales, es impulsar un desarrollo armónico de la Región Amazónica, por medio de la coordinación, desarrollo, promoción y ejecución de programas, proyectos y actividades. Como vemos, se trató de un proceso muy reciente, que aún continúa en pleno desarrollo.

²³ Organización del Tratado de Cooperación Amazónica-OTCA. URL: <http://www.otca-oficial.info>

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Las áreas de acción que los países han definido para trabajar van íntimamente ligadas a los recursos que contiene la Amazonia y por la necesidad de conservarlos y procurar su gestión integral. Para llevar adelante el trabajo y ejecución conjunta de acciones, los países están comprometidos financieramente, pero también buscan financiamiento con aliados y socios estratégicos, para generar un impacto mayor con efectos multiplicadores para sus habitantes y para la naturaleza.

Los proyectos finalizados y aquellos que se encuentran en la etapa de plena ejecución dentro de la Organización son los siguientes:

- Proyecto Cuenca Amazonas, creado en 2012 en el marco de la cooperación Sur-Sur para fortalecer la gestión de recursos hídricos, promover la integración y la cooperación técnica entre los países²⁴.
- Proyecto Bioamazonia - Conservación de especies amenazadas por un comercio no sustentable, iniciado en 2016 que tiene como objetivo incrementar la eficiencia y efectividad de gestión, monitoreo y control de especies de fauna y flora silvestres amenazadas por el comercio en los países miembros de la OTCA. Posee financiamiento del Banco Alemán de desarrollo (KfW)²⁵.
- Proyecto GEF Amazonas, también iniciado en 2016 pretende lograr un manejo integrado y sostenible de los recursos hídricos transfronterizos de la Cuenca del río Amazonas considerando la variabilidad y el cambio climático²⁶.
- Monitoreo de la Cobertura Forestal, es una iniciativa de OTCA para el desarrollo e implementación de sistemas integrados de monitoreo de la cobertura forestal. Sus principales metas son el aporte a la gestión forestal en temas relativos a la deforestación, a la tenencia de la tierra, a los cambios en el uso del suelo y el manejo forestal sostenible. Contempla colocar a la disposición de los Países Miembros de la OTCA, informaciones sobre la extensión y la calidad de la cobertura forestal en la Región Amazónica²⁷.
- Fortalecimiento de capacidades en gestión sustentable y conservación de biodiversidad, busca fortalecer y desarrollar capacidades para el manejo sustentable y la conservación de la biodiversidad del bosque amazónico, en los diferentes actores del sector forestal de sus Países Miembros de la OTCA²⁸.

²⁴ OTCA, Diálogo y acciones en la Cuenca Amazónica: por el río más grande del mundo. URL: <http://www.otca-oficial.info/projects/details/23>

²⁵ OTCA, Proyecto Regional para la gestión, Monitoreo y Control de Especies de Fauna y Flora Silvestres amenazadas por el Comercio. URL: http://otca.org/ctp_otca_projetos/proyecto-bioamazonia/

²⁶ OTCA, Proyecto GEF para la implementación de Programas Estratégicos. URL: <http://otca.org/proyecto-gef-amazonas-presenta-sus-principales-logros-en-la-region-amazonica/>

²⁷ OTCA, Proyecto Monitoreo de la Cobertura Forestal en la región Amazónica. URL: http://otca.org/ctp_otca_projetos/proyecto-monitoreo-de-la-cobertura-forestal-en-la-region-amazonica-monitoreo-de-la-deforestacion-aprovechamiento-forestal-y-cambios-en-el-uso-el-suelo-en-el-bosque-pan-amazonico/

²⁸ OTCA, Programa Regional de Diversidad Biológica para la Cuenca. URL: <http://otca.org/otca-lanza-programa-regional-de-diversidad-biologica-para-la-cuenca/>

- Pueblos Indígenas en Regiones de Frontera, fue un programa ejecutado entre 2011 y 2018 para contribuir al control y vigilancia epidemiológica de los pueblos indígenas²⁹.
- Programa Regional Amazonia, trabaja brindando apoyo a los foros regionales y temáticos, ejecución de proyectos regionales para el desarrollo sostenible, creación de un sistema conjunto para la información ambiental y desarrollo de capacidades humanas (DHC) y fortalecimiento institucional de la OTCA y su capacidad de trabajo en red a nivel internacional³⁰.

1.1.4 Iniciativa presidencial de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

La integración física Sudamericana, siempre se ha presentado como una necesidad y las discusiones sobre cómo establecer un proceso más eficaz, se han centrado en buscar superar los obstáculos logísticos y de infraestructura física de la región. Por ello, la Primera Reunión de presidentes Sudamericanos, que se llevó a cabo en Brasilia en el año 2000, fue el hito destacado que marcó el principio de un proceso de integración y cooperación de múltiples ejes integrando a doce países de América del Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

Como primer resultado concreto desde esta reunión se creó la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), con la finalidad de “impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano” (Comunicado de Brasilia, 2000). Posteriormente se llevaron a cabo otras trece cumbres hasta la conformación mediante el Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) el 23 de mayo de 2008 en la ciudad de Brasilia, que posteriormente, a partir de abril de 2018 quedó inactiva.

No obstante, en este ámbito institucional, se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial que trabajan en diferentes áreas; uno de los cuales es el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), creado el 28 de enero de 2009, durante la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. Luego en 2011, la Iniciativa IIRSA fue incorporada al Consejo como su Foro Técnico, para apoyarlo en la planificación de infraestructura de conectividad regional. Se puede decir entonces que, según sus estatutos, esta iniciativa es un mecanismo permanente de coordinación de acciones intergubernamentales entre países que buscan mejorar la integración física de manera cooperativa, para facilitar el comercio regional y global.

En el siguiente cuadro se resumen los principales hitos de esta iniciativa para la integración de la infraestructura regional:

²⁹ OTCA, Marco Estratégico para la Protección de los Pueblos Indígenas en Frontera. URL: <http://otca.org/la-situacion-de-los-pueblos-indigenas-en-frontera-fue-ampliamente-discutida/>

³⁰ OTCA, Proyecto de Acción Regional en el Área de Recursos Hídricos. URL: <http://www.otca-oficial.info/projects/details/6>

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Año	Acontecimiento
2000	1ª Reunión de presidentes de América del Sur-Brasilia Lanzamiento de la iniciativa IIRSA Reunión de ministros de Transporte, Telecomunicaciones y Energía-Montevideo Plan de acción de IIRSA: EIDs y PSIs principales áreas de acción
2001	Ronda de Reuniones nacionales. Visiones de Negocios para cada EID Lanzamiento de los primeros EIDs. Estudios de Diagnóstico y Planes de Trabajo para cada PSI 1ª y 2ª Reunión del CDO-Santa Cruz de la Sierra y Buenos Aires
2002	Identificación preliminar de proyectos para cada EID 1ª Reunión de CNs – Brasilia 3ª Reunión del CDE-Brasilia
2003	1ª Etapa de planificación: Metodología de Planificación Territorial Indicativa y ordenamiento de la Cartera de Proyectos IIRSA Página web de la iniciativa 2ª y 3ª Reunión de CNs-Buenos Aires 4ª y 5ª Reunión del CDE-Caracas y Santiago
2004	Primera Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración de Sudamérica Publicación del libro “Planificación Territorial Indicativa. Cartera de Proyectos IIRSA 2004”
2005	Objetivos Estratégicos 2006-2010 Fondos especiales de cooperación técnica del CCT Taller Regional y Talleres Nacionales sobre la VESA 6ª y 7ª Reunión de CNs-Buenos Aires y Asunción 7ª Reunión del CDE-Asunción
2006	Segunda etapa de planificación: Planificación Territorial Indicativa, Metodología EASE, IPrLG, Evaluación de proyectos Transnacionales Programa GeoSur Base de Datos de Proyectos y Talleres de Capacitación Sistema de monitoreo para los proyectos de la AIC (SIGE) 8ª Y 9ª Reunión de CNs -Buenos Aires y Quito 8ª Reunión del CDE-Quito
2007	Continuación de los Trabajos de la segunda etapa de planificación Actualización de la Cartera de Proyectos IIRSA al 2007 10ª y 11ª Reunión de CNs-Montevideo 9ª Reunión del CDE-Montevideo
2008	Continuación de los trabajos de la segunda etapa de planificación Actualización de la Cartera de proyectos IIRSA al 2008 Taller de capacitación -Santiago GTE de Roaming suramericano 12ª y 13ª Reunión de CNs-Buenos Aires y Bogotá Foro de Liderazgo para la Integración Suramericana-Cartagena 10ª Reunión del CDE - Cartagena
2009	Continuación de los trabajos de la segunda etapa de planificación Actualización de la Cartera de proyectos IIRSA al 2009 y su publicación GTE de Roaming suramericano GTE del proyecto Exportaciones por Envíos Postales para Pymes Publicación online de la base de datos de Proyectos IIRSA

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

	Taller de capacitación – Buenos Aires Foro de Reflexión Estratégica-Buenos Aires Creación del COSIPLAN en el ámbito de la UNASUR 14ª y 15ª Reunión de CNs-Buenos Aires 11ª Reunión del CDE-Buenos Aires
2010	Continuación de los trabajos de la segunda etapa de planificación Actualización de la Cartera de proyectos IIRSA al 2010 y su publicación Publicación del informe de Evaluación sobre la AIC 2005-2010 Avances en estudios relativos a pasos de frontera e integración fronteriza 9 videos documentales sobre proyectos de la Cartera entre 2005 y 2010 Video institucional 10 Años de IIRSA 16ª y 17ª Reunión de CNs – Buenos Aires y Lima

Fuente: elaboración propia en base a https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Pages/files/SNAG-22.jpg

En una primera etapa entre los años 2000 y 2002 se ubico el lanzamiento y la puesta en marcha de la iniciativa, y entre los aspectos institucionales se produjo la creación de IIRSA en la Primera Reunión de Presidentes de América del sur, se propuso el plan de acción, los principios orientadores y la visión Estratégica para américa del Sur (VESA). En torno a la gestión, se estableció la visión de negocios y la lista preliminar de proyectos para cada Eje de Integración y Desarrollo (EID), se realizaron Estudios de diagnóstico para cada Proceso Sectorial de Integración (PSI) y se avanzó con reuniones de lanzamiento de los primeros Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs).

Luego entre 2003 y 2004 se definieron etapas de Planificación, la primera para aplicar la Metodología de Planificación Territorial Indicativa y conformar la primera Cartera de Proyectos, donde surgieron las coordinaciones Nacionales. En este marco se establecieron las Reuniones de GTEs para cada EID y para los PSIs de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, así como también los instrumentos de financiamiento y facilitación de Pasos de Frontera. En esta etapa se lanzó la Pagina web de IIRSA.

Por último, entre el 2005 y el 2010 se especificaron los Objetivos Estratégicos para la implementación de la segunda etapa de planificación, con un nuevo enfoque para los PSIs y difusión, profundización y salto de calidad en la Planificación Territorial Indicativa e incorporación de nuevas herramientas y metodologías, acordando una Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010. A su vez, se continuaron las reuniones de GTEs para cada EID para actualizar permanentemente la Cartera de Proyectos y se crearon fondos de cooperación técnica del BID, de CAF y de FONPLATA para estudios de pre-inversión relativos a proyectos de integración. A todo ello se sumaron los Informes Anuales de Cartera de Proyectos y materiales de difusión y la Capacitación de los equipos técnicos gubernamentales.

A partir del año 2011, IIRSA se incorpora al trabajo de Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR como su foro técnico para temas relacionados con la planificación de la integración física regional suramericana, iniciándose una nueva etapa en el trabajo de IIRSA.

Lo cierto es que el IIRSA es un megaproyecto con enormes implicancias, debido a que consiste en la construcción de gran cantidad de infraestructura para conectar los grandes

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

centros de producción con los de consumo, que abaraten y aceleren los traslados, reforzando al mismo tiempo el control; y porque se propone adecuar los territorios a las mercancías (gas, petróleo, minerales), tecnologías, información y negocios, ponerlos a producir. De este modo, se establece un nuevo ordenamiento lógico y nuevas fronteras.

Esta iniciativa está pensada y planificada a partir de la demanda: para servir al traslado de la riqueza en dirección hacia los centros de demanda. En este contexto, los puertos y los grandes ríos tienen una enorme importancia. En la actualidad COSIPLAN presenta una serie de proyectos, diagramados en torno a una serie de Ejes (diez en total) que se consideran estratégicos para la integración regional, los cuales están estructurados para consolidar redes de conectividad física y para potenciar sinergias existentes y solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada (Tabla 5).

Los Ejes de Integración y Desarrollo del IIRSA son los siguientes (Mapa 7):



Fuente: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/uploads/documents/lb04_01_completo.pdf

Cada uno de los Ejes incorpora prioridades específicas de acuerdo con las necesidades detectadas para cada país, en materia de infraestructura, comercio, inversiones, etc. como se detalla a continuación:

- **Andino:** aquí la prioridad es la infraestructura energética (interconexión y generación). Y la articulación de Bolivia, Ecuador, Perú y Venezuela (vial, aeropuertos, puertos y pasos fronterizos). A este propósito sirven por ejemplo la carretera Panamericana, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia, Ecuador y la costa de Perú, así como la carretera marginal de la selva, que bordea la cordillera andina y llanos de Venezuela y amazonia, Colombia Ecuador y Perú. Aquí existen *commodities*, petróleo, minería, banano, café, y reservas de gas, petróleo, biodiversidad, minerales, por lo que hay que destacar su interés extractivo. Tampoco se queda atrás la riqueza energética que

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

interesa a industrias consumidoras y contaminantes (siderúrgica, metalmecánica). Deficiente infraestructura de transporte.

- Perú-Brasil-Bolivia: es un eje transversal no bioceánico de gran riqueza biológica, solidez de culturas originarias, industria farmacéutica, biotecnológica, principios activos y genética. Existe gas natural, excedente de energía eléctrica (hidroeléctrica). Y constituye otra salida al Pacífico. Colinda con la región Madera-Beni. También hay agricultura y agroindustria (caña, soja).
- Hidrovia Paraná-Paraguay: en Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Bolivia (pantanales). Modifica las características de uno de los mayores sistemas navegables del planeta, los ríos Paraguay, Paraná y Plata en 3.442 kms, para reducir los tiempos de transporte y conectar fluvialmente Sao Paulo y Buenos Aires. Por aquí fluyen mercancías (también soja, madera) y se lleva a cabo la actividad de las pasteras. Se cruza con el Eje Capricornio justo en la triple frontera.
- Capricornio: en Argentina, Paraguay, Chile, Bolivia, Brasil y en la triple frontera, para el desarrollo de la agricultura sojera: es una de las bases del entrecruzamiento entre el empresariado local y transnacional. Proyecta el transporte terrestre y fluvial, para superar el obstáculo de los Andes.
- Andino Sur: esta es la segunda franja longitudinal (el río Madera sería la tercera). Articula varios de los otros ejes y corre por territorios especialmente estratégicos e Hidrovías. Paraguay-Paraná y Madera-Madre de Dios-Beni. Corre sobre la cordillera de los andes y sobre los codiciados yacimientos minerales. Todavía no hay proyectos específicos³¹.
- Escudo Guayanés: en la región oriental de Venezuela, arco Norte de Brasil, Guyana y Surinam. Aquí los vínculos comerciales son más con Europa, el Caribe y la India que con América del Sur. Es la salida atlántica de recursos naturales y productos industriales desde la Cuenca amazónica.
- Amazonas: dirige las riquezas de la selva amazónica y la variada economía de la región (industrial, agrícola, forestal, pesca, extractivas, turística, hidroeléctrica) a los océanos.
- Interoceánico Central: de menor desarrollo económico, consta de una franja transversal que abarca ocho departamentos de Bolivia, cinco estados de Brasil, la primera región de Chile, Paraguay y tres provincias de Perú. Región agrícola y agroindustrial (soja, oleaginosas, caña), es colindante y sobrepuesto al eje MERCOSUR-Chile. Se complementa con el corredor industrial Belo Horizonte- Río Janeiro- Sao Paulo y posee recursos minerales, energía (gas, hidroeléctrica). Este eje es uno de los centros planificados para la producción de biocombustibles. Las conexiones de transporte y energía son malas.
- MERCOSUR-Chile: fomenta servicios portuarios, logísticos, financieros y de comercio exterior, transporte y (tele)comunicaciones, electricidad, gas, agua en la región más

³¹ "Territorialidad de la Dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana IIRSA", del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica 2007 (autores Ana Esther Ceceña, Paula Aguilar, Carlos Motto). URL: <https://casamdp.files.wordpress.com/2013/08/cecec3b1a-iirsa.pdf>

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil


densamente poblada de Sudamérica que comprende el Sur-Sureste brasileño, Uruguay, el Occidente paraguayo, la Mesopotamia argentina y regiones chilenas. Se trata de los territorios agrícolas más productivos del mundo, para *commodities* como la soja, la agroindustria forestal y maderera y otras. Comprende varios puntos naturales críticos como la cordillera de los Andes, la conexión con Chile y salida al Pacífico (y viceversa). Habría conexión con el eje Paraná Paraguay.

- Del Sur: abarca la franja Norte del territorio patagónico. Junto a la principal zona petrolífera argentina. Constituye una ruta hacia el Pacífico Norte, desde puertos argentinos (Bahía Blanca) hasta los chilenos (Concepción). Tiene además interés mineral (uranio, tierras raras, agua, tierras, clima) E intereses contradictorios: hidroeléctricos, mineros, conservacionistas, con desplazamiento y privatización del territorio, “inversionistas” extranjeros. Aquí se están dando tensiones entre las transnacionales con los pueblos originarios (mapuche).

Tabla 5. Listado de Proyectos:

Nombre del proyecto	EJE	Inversión (en US\$)	Países
Eje vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, puertos e hidrovías	Amazonas	310.532.000	
Eje vial callao - La Oroya - Pucallpa, puertos e hidrovías	Amazonas	2.672.571.160	
Corredor vial Caracas - Bogotá - Buenaventura / Quito	Andino	2.825.722.669	 
Interconexión fronteriza Colombia - Ecuador	Andino	319.160.412	
Sistema de conectividad de pasos de frontera Colombia - Venezuela	Andino	16.000.000	
Centro binacional de atención de frontera (CEBAF) desaguadero	Andino	29.941.511	
Autopista del sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Sullana - aguas verdes	Andino	666.332.950	

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Desarrollo territorial para la integración de frontera y conectividad en Salvador Mazza - Yacuiba	Capricornio	45.000.000	
Desarrollo territorial para la integración de frontera y conectividad en la Quiaca - Villazón	Capricornio	15.000.000	
Conexión vial Foz - Ciudad del este - Asunción - Clorinda	Capricornio	1.156.806.392	
Línea de transmisión 500 kv (Itaipú - Asunción - Yacyreta)	Capricornio	852.000.000	
Ruta boa vista - Bonfim - Lethem - Linden - Georgetown	Escudo Guayanés	250.000.000	
Rutas de conexión entre Venezuela (ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Surinam (South Drain - Apura - Zanderij - Moengo - Albina), incluyendo la construcción del puente sobre el río Corentine	Escudo Guayanés	301.800.000	
Mejoramiento de la navegabilidad de los ríos de la Cuenca del Plata	Hidro vía Paraguay-Paraná	1.170.248.216	
Circunvalación de Nueva Palmira, adecuación de la red vial de influencia directa y sistema de accesos terrestres al puerto	Hidro vía Paraguay-Paraná	15.000.000	
Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (hub aeropuerto)	Interoceánico Central	20.000.000	

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

internacional Viru Viru, Santa Cruz)			
Mejoramiento de la conectividad vial en el eje interoceánico central	Interoceánico Central	413.500.000	
Paso de frontera infante Rivarola - Cañada Oruro	Interoceánico Central	1.900.000	
Corredor ferroviario bioceánico de integración (tramo boliviano)	Interoceánico Central	7.000.000.000	
Gasoducto del noreste argentino	MERCOSUR-Chile	1.870.000.000	
Construcción del puente internacional Jaguarão - Río Branco	MERCOSUR-Chile	93.500.000	
Transporte multimodal en sistema laguna Merín y Lagoa dos patos	MERCOSUR-Chile	20.825.000	
Corredor Ferroviario Argentina-Uruguay-Brasil	Hidrovía Paraguay-Paraná	367.200.000	
Optimización del sistema paso de frontera cristo redentor	MERCOSUR-Chile	1.016.000.000	
Túnel binacional agua negra	MERCOSUR-Chile	1.600.000.000	
Conexión Porto Velho - Costa Peruana	Perú-Brasil-Bolivia	48.000.000	

Fuente: <http://cosiplan.org/proyectos/ProyectosAPI.aspx>³²

³² El proyecto “Corredor vial Bogotá - Buenaventura” (AND07) es un proyecto rótula que pertenece tanto al grupo 2 como al grupo 4 del Eje Andino, por lo tanto en el listado se detalla para ambos grupos. Éstos son proyectos que articulan dos o más Ejes de Integración y Desarrollo, que tienen funcionalidad en más de un EID, o que articulan dos o más grupos de proyectos de un mismo EID. Por ejemplo, un puerto localizado en el territorio de dos EIDs. En un EID transversal cumple la función integradora interior-costa y en un EID vertical integra las regiones norte-sur El monto total de inversión no incluye las inversiones estimadas de los proyectos concluidos antes de la conformación de la API. Estos proyectos son: AMA16: CARRETERA TARAPOTO – YURIMAGUAS- AMA25: CARRETERA PAITA – TARAPOTO - AND13: MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ - CAP91: CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA – SOCOMPA) (*) - GUY42: RUTA BOA VISTA – BONFIM- GUY43: RUTA LINDEN - GEORGETOWN

Estos Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs) son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Para cada EID se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Los EIDs organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos. En IIRSA se han identificado diez EIDs: Andino, Andino del Sur, Capricornio, Hidrovía Paraguay- Paraná, Amazonas, Escudo Guayanés, Del Sur, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile, Perú-Brasil-Bolivia.

A pesar de los avances y de los ejes previstos en la IIRSA, el coronel Vieira Coelho Junior (entrevistado en diciembre de 2018) sostiene que el sistema fluvial de la Cuenca del Amazonas no ha sido aprovechado en su totalidad, y advierte que debido a que el Amazonas es navegable durante todo el año con conexiones directas con Perú y Ecuador, permite integrar a los países andinos y como consecuencia también a los países del grupo del Pacífico (como EE. UU., China, y Japón). Cabe resaltar además que los proyectos como la carretera transamazónica o de un ferrocarril bioceánico que atraviese la región amazónica de Brasil a Argentina pueden ser buenas opciones, pero al mismo tiempo se deben desarrollar tecnologías.

Según un informe publicado por la CAF –Hidrovías para el desarrollo y la integración Suramericana, (2016)- se sostiene que “El continente suramericano dispone de una amplia red de cuencas, hidrovías y regiones hidrográficas, tanto nacionales como internacionales, de una enorme potencialidad en recursos naturales, que brindan oportunidades reales para impulsar el crecimiento productivo, comercial, turístico y social, constituyéndose en un factor estratégico para favorecer la integración y para promover el desarrollo económico y social de sus áreas de influencia”.

1.2 Conclusiones parciales del capítulo

Superadas las instancias de rivalidad entre los dos principales socios del bloque de integración del Cono Sur: Argentina y Brasil, se inició una nueva fase signada por la cooperación y la integración que dio como resultado el establecimiento de nuevas instancias de negociación. Como hemos visto, este argumento es sostenido por teóricos geopolíticos de nuestra contemporaneidad, como es el caso de Nicolás Boscovich (1999). A partir del nuevo siglo, se vislumbraron considerables avances en los ámbitos de las dos Cuencas, y con ello se puso en evidencia el diseño de políticas tendientes a lograr una mayor integración a través del desarrollo de proyectos conjuntos entre los países que se fueron incrementando tanto en el marco del sistema del Plata como en el del Amazonas. No obstante, si comparamos ligeramente la cantidad de proyectos, la región de la Cuenca del Amazonas fue la que lideró el proceso de integración, probablemente debido al impulso de Brasil.

Sin embargo, los países en ambos territorios de las cuencas han demostrado con el paso de los años una marcada tendencia hacia la cooperación con la firma de un conjunto de acuerdos. Por un lado, el Pacto Andino que reviste características y objetivos principalmente comerciales y económicas para integrar cinco países a través de una unión arancelaria, armonización de políticas para promover el desarrollo industrial; y por otro, el Pacto Amazónico de naturaleza más bien geográfica y jurídica para desarrollar los territorios, ya que la integración en otros ámbitos es el centro del Acuerdo subregional Andino.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

La Cuenca Amazónica y la del Plata son dos regiones de integración económica y comercial, con gran importancia geoestratégica para los países que las componen por su vinculación entre el océano Atlántico y el Pacífico, como así también por sus diversos corredores fluviales. Estas rutas permiten mejorar la integración de Sudamérica creando un dinamismo creciente para los sistemas económicos de cada país, conectando provincias y Estados, colaborando a fortalecer sectores industriales, crear mercados de consumo mayores, facilitar la generación de economías de escala y mayor eficiencia económica.

Luego también, desde la creación del IIRSA como principal mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales de doce países sudamericanos, con el fin prioritario de construir una agenda común, se comenzó a fortalecer la integración en infraestructura regional más eficiente, brindando mayores posibilidades para el desarrollo comercial regional y también global, a través de la promoción de las exportaciones y mediante la edificación de correderos que funcionan como enlaces hacia las costas.

Todo lo anterior, con el afán de profundizar el Regionalismo Abierto de los años noventa, reduciendo las barreras internas al comercio al mínimo como también los cuellos de botella en la infraestructura y en los sistemas de regulación, mediante el establecimiento de ejes de integración y desarrollo armónico, amplio y sostenible, como principal referencia territorial para facilitar el acceso a zonas de alto potencial productivo, logrando sostenibilidad económica, social y ambiental. A su vez otro de los fines planteados ha sido el de la convergencia normativa como requisito para viabilizar las inversiones en infraestructura, incluyendo la convergencia de visiones y programas de cada país, y mediante la coordinación público-privada.

En este segundo capítulo cumplimos con los objetivos de caracterizar las cuencas Amazónica y la del Río de la Plata, como así también de revelar cuáles han sido las principales de planteamiento estratégico de Argentina y Brasil y de esta manera arribamos a las siguientes conclusiones parciales:

- La Cuenca del Plata está integrada por cinco países (todos miembros del MERCOSUR, aunque Argentina es la que posee el mayor porcentaje del territorio) los ríos más importantes son el Uruguay, el Paraná Medio e Inferior, y por ello la Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay representa el canal por excelencia, ya que facilita la navegación de estos ríos y el traslado de grandes volúmenes de cargas. Además, se trata del principal sistema de recarga de una de las reservas mas grandes del planeta: el Acuífero Guaraní, con lo cual su importancia para el agua dulce se incrementa. La Cuenca del Amazonas es la más grande del planeta, y cada una cuenta con características intrínsecas, sin embargo, muchas de ellas son compartidas por la propia geografía espacial y medioambiental que conecta al territorio, independientemente de las fronteras, y esto posibilita que exista una interacción natural que con el tiempo condujo a que los gobiernos de los países que las contienen decidieran aunar esfuerzos para converger en instancias de negociación y desarrollar proyectos comunes.
- Respecto a la integración, el proceso en la cuenca del Plata se inició en 1969 mediante la firma del Tratado que dio lugar al inicio de la institucionalidad del sistema del Plata y de cooperación para identificar intereses comunes y aunar esfuerzo para emprender obras y programas. Estos comienzos no fueron del todo felices ya que los dos países – Argentina y Brasil- atravesaban años de dictadura que complicaban las relaciones

bilaterales amistosas, y del lado argentino la preocupación se centraba en temor la expansión de Brasil por sobre la Argentina. Así, según explica Guglielmelli, la estrategia de Brasil apuntaba a “aislar” a la Argentina con el apoyo de los Estados Unidos. Pero a pesa de que desde fines de los años sesenta y hasta los ochenta las relaciones se caracterizaron por la rivalidad y el intento de obtener un mayor liderazgo regional, con la firma del Tratado Tripartito sobre Corpus-Itaipú en 1979 y posteriores acuerdos hasta la llegada del MERCOSUR en 1991 con el Tratado de Asunción, se modificó el rumbo abriendo un nuevo escenario de mayor estabilidad y concertación para la concreción de un desarrollo complementario. En la Cuenca del Amazonas el proceso de integración en fue más tardío y se dio a partir de los ocho países integrantes de la firma del Tratado de Cooperación en 1978, creando de esa manera la Organización del Tratado de Cooperación – OTCA – luego en 1995 que se ocupa también de los temas medioambientales.

- Por último, la iniciativa presidencial para la integración de la infraestructura regional Sudamericana (IIRSA) representa el megaproyecto más acabado para el desarrollo entre los países de la región -que mediante una serie de proyectos de inversión- tracciona la integración entre las dos cuencas a través de diversos Ejes que abarcan toda la América del Sur, y por ende a ambas cuencas. No obstante, a pesar de la existencia de una gran cantidad de proyectos que aun están en pleno desarrollo, la construcción de una carretera transamazónica o de un ferrocarril bioceánico que vaya de Brasil a Argentina, siguen siendo utopías. Existen múltiples potencialidades que aún se deben abordar.

CAPÍTULO 2: Evaluación del nivel de compatibilidad de las Cuencas

2.1 Valoración de la presencia de variables de compatibilidad: inversiones en infraestructura, cooperación transfronteriza y otros programas

Con el propósito de cumplir con el objetivo específico número 2 relativo al relevamiento de las principales líneas de pensamiento estratégico, tanto de Argentina como de Brasil, en relación a las cuencas que hemos descrito en el capítulo anterior, y, asimismo, dar tratamiento al objetivo específico número 3 respecto a cuáles de esas líneas han sido recomendadas para su implementación, a continuación, procederemos a analizar cuáles han sido los planes estratégicos que consideramos de mayor relevancia.

Estudiar el espacio y su vínculo con los seres humanos no resulta algo sencillo, por lo tanto, a los efectos de comparar y evaluar los niveles de compatibilidad de las cuencas en el presente capítulo introducimos y profundizamos las características e implicancias de los diversos programas de cooperación y las inversiones en infraestructura en la región que se han llevado a cabo en cada lugar, como así también aquellos proyectos que todavía están en curso.

Existen tres ejes bioceánicos en el Cono Sur: 1) el Ferroviario de Santos-Corumbá-Airca, 2) el Carretero de Paraguá-Asunción-Boyuibe-Pacífico y, 3) el Fluvial del Bermejo-Alto Paraná-Tietè-Santos, los cuales se pueden apreciar en los mapas 8 y 9.

Mapa 8. Ejes Bioceánicos del Cono Sur



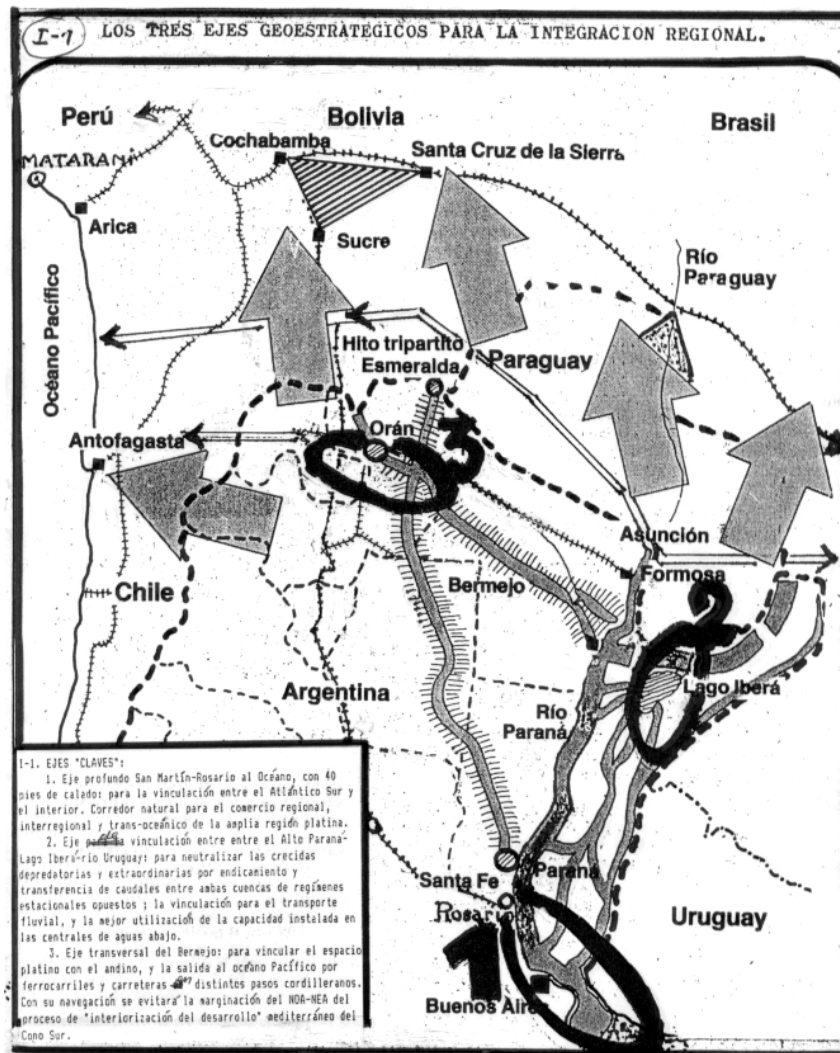
Fuente: Boscovich, N. (1999). Geostrategia para la integración regional.

Respecto a esta región que incluye tanto a Brasil, como a Perú, Bolivia, Paraguay, Uruguay y Argentina, el General Meira Mattos sostiene que existe la posibilidad de construir una región integrada que incluya a estos tres ejes geoestratégicos. Ello debido a las

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

posibilidades comunicacionales que brinda como ser: canales navegables de usos múltiples, ferrocarriles en explotación, y conexiones proyectadas y también en construcción para la salida al Océano Pacífico y la Cuenca Amazónica, y por la existencia de la Ruta Trans-Chaco que se prolonga a Parangará.

Mapa 9. Los Ejes Geoestratégicos para la integración regional



Fuente: Mattos, Meira (1980). Una geopolítica Pan-Amazónica. Ed.: Biblioteca Do Exército.

En este mapa Mattos representa los que a su entender son los ejes claves. El primero de ellos es el profundo San Martín – Rosario al Océano con 40 pies de calado para la vinculación entre el Atlántico Sur y el interior. Considerado un Corredor natural para el mercado interregional y transoceánico de la amplia región platense. El segundo es el eje de vinculación entre el Alto Paraná – Lago Iberá- Río Uruguay, para neutralizar las crecidas depredatorias y extraordinarias por endicamiento y transferencia de caudales entre ambas cuencas de regímenes estacionales opuestos; la vinculación para el transporte fluvial, y la mejor utilización de la capacidad instalada en las centrales de aguas abajo. Y, el tercero es el eje transversal del Bermejo con el fin de vincular el espacio platense con el andino, y la

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

salida al Océano Pacífico por ferrocarriles y carreteras en distintos pasos cordilleranos. Con su navegación se evitará la marginación del NOA-NEA del proceso de “interiorización” del desarrollo mediterráneo del Cono Sur.

En su libro Meira Mattos describe las dos propuestas que considera antagónicas para el desarrollo de las dos mayores cuencas hidrográficas sudamericanas:

- 1) Integración fluvial y complementación de las áreas de fronteras comunes en la Cuenca Amazónica.
- 2) Desintegración física en la Cuenca del Plata, con la conformación de un “nuevo determinismo transversal”, con el fin de neutralizar la circulación norte-sur y la navegación de los ríos.

Mapa 10: Una geopolítica Pan-Amazónica. Áreas fronterizas de irradiación



Fuente: tapa del libro del General Meira Mattos (1979)

De esta manera el autor advierte que el dispar dominio por la Argentina y el Brasil sobre el “acceso al océano” de ambas cuencas, han determinado opciones opuestas entre los vecinos por razones específicamente geopolíticas, en los años en que ambos países atravesaban momentos de confrontación y no de integración.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Sin embargo, como se expuso previamente en este trabajo, los avances posteriores en materia de cooperación brindaron la posibilidad de avanzar en la vinculación de las cuencas sudamericanas, y como se puede apreciar en el siguiente mapa existe hoy por hoy una vinculación no sólo entre la Cuenca del Plata y la Amazónica, sino también con la del Orinoco. El desafío que aún persiste es el de la vinculación entre los dos océanos.

Mapa 11. Vinculación de las Cuencas Sudamericanas



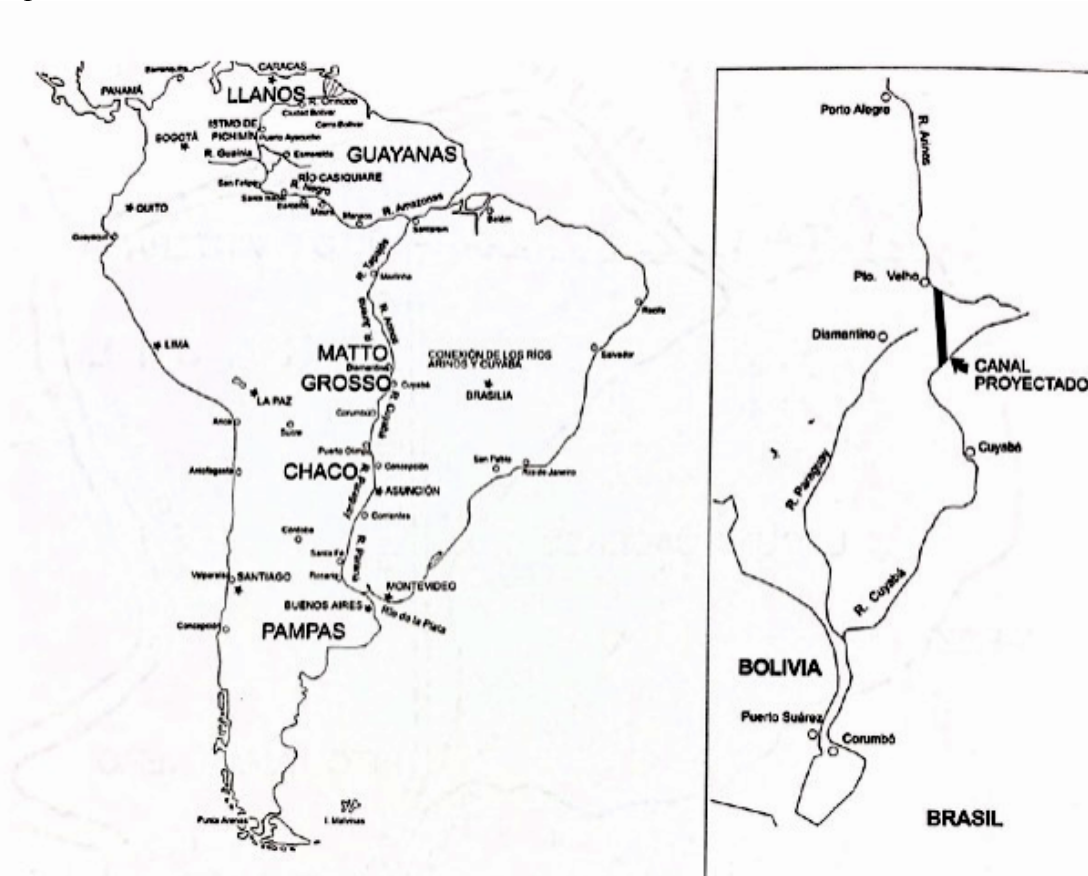
Fuente: Mattos, Meira (1980). Una geopolítica Pan-Amazónica. Ed.: Biblioteca Do Exército.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Asimismo, otra alternativa de vinculación planteada entre la Cuenca del Plata y la del Amazonas advierte posibilidades para encontrar una salida a las regiones mediterráneas, agregando a la histórica idea de vincular el río Paraguay con El Guapore, al del Tocantins-Araguaia, y río Cuyaba-Arinos, afluente de Tapajós. El inconveniente identificado en estas salidas fluviales es que requieren la construcción de canales artificiales de vinculaciones en las nacientes, con muy escasos caudales, largas distancias para el acceso al océano y de numerosas obras de drenaje y rectificaciones de curso.

Por el contrario, la Hidrovía Paraguay-Paraná es un corredor directo con diversas alternativas: a) el eje fluvio-oceánico profundo San Martín al Océano; b) hacia el alto Paraná-Paraná Superior-Tietê; c) el Alto Paraná-Aguapey-Uruguay y futura salida por la vinculación Ibicuí-Jacuí-puerto Rio Grande; y d) por la Hidrovía Transversal del Bermejo y pasos cordilleranos al Pacífico.

Mapa 12. Alternativa de vinculación



Fuente: Boscovich, N. (1999). Geoestrategia para la integración regional.

En opinión del Coronel Justino Bertotto (Director de la Escuela Superior de Guerra) los proyectos tales como el ferrocarril Madeira-Mamoré que pretendía unir a Bolivia con el puerto de Belém do Pará para aprovechar de manera efectiva las bondades geográficas de la región, colaboran en el aprovechamiento natural de las Cuencas de cara a la profundización de la integración, aunque “también la geografía ofrece algunas dificultades que son superables en el contexto de un proyecto de menor envergadura”. En esta misma línea sostiene que sería más provechoso contar con más vías de comunicación, centros de producción y de población (Entrevista, mayo 2021).

Respecto a las posibles implicancias que podría tener el ferrocarril bioceánico entre Argentina y Brasil que atravesaría la región amazónica, el Cnel. Bertotto encuentra beneficios debido a la potencialidad que brindaría semejante infraestructura, al dotar de una nueva salida al Pacífico y mayor comunicación con los países andinos. En cuanto al sistema fluvial de la Cuenca del Plata, considera que ésta no ha podido capitalizar proyectos de integración de Argentina con otros países de la región; y para el caso de la represa de Yaciretá asegura que su eficacia en ese sentido solo ha sido parcial.

No obstante, a pesar de las dificultades que atraviesan los países de la región que integran ambas cuencas, el coronel también advierte que la integración y compatibilidad de las dos es posible debido a que se trata de sistemas complementarios. Por último, al ser consultado respecto a la importancia del MERCOSUR en esta cuestión, explica que, si bien es un tema relevante en la agenda de la política exterior argentina, presenta debilidades en particular para fortalecer la alianza bilateral con Brasil.

2.1.1 Programas de Cooperación Transfronteriza

América del Sur cuenta con treinta y siete (37) cuencas transfronterizas, veintinueve (29) acuíferos y todos los países de la región comparten al menos una (1) cuenca transfronteriza, de entre las cuales se destacan los grandes sistemas hidrográficos de la Cuenca Amazónica, de la cuenca del Plata, de la cuenca del Orinoco y los Acuíferos Guaraní y Amazonas (Mello y Villar, 2015, pág. 2).

En una primera etapa la cooperación entre los países de la región se tradujo en el establecimiento de marcos normativos dando como resultado el Tratado de la Cooperación Amazónica en 1978 (TCA), con entrada en vigor en 1980; y la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA) de 1998 una vez que se firmó el Protocolo de Enmienda al tratado anterior. Ambos aglutinan los objetivos de ocho países. Para el desarrollo de proyectos sobre cuestiones estratégicas ligados a infraestructuras, medio ambiente y poblaciones.

Con todo, el mejor ejemplo de cooperación transfronteriza lo representan la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) la cual fue presentada y desarrollada en el capítulo anterior, y el proyecto financiado por el GEF. Esto es así porque se trata de planes de desarrollo complejos de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones a nivel regional, con marcado énfasis en un interés por las zonas de frontera con el fin de integrar físicamente y de forma equitativa y sustentable a los doce países sudamericanos. Además, resulta de fundamental importancia ya que sobre esta base los gobiernos se han comprometido a modernizar sus infraestructuras mediante la acción coordinada de tres agencias multilaterales que operan como socios público-privados descentralizados:

1. La Corporación Andina de Fomento-Banco de Desarrollo (CAF)³³: es una institución financiera multilateral que opera en la región desde 1970, cuya misión es apoyar el desarrollo sostenible y la integración regional de sus países y accionistas. Esta formado por 19 países de ALC y Europa más 13 bancos privados y hoy día recibe el nombre de

³³ CAF. (2020). Convenio Constitutivo Corporación Andina de Fomento. URL: <https://www.caf.com/media/2826051/convenio-constitutivo-espanol-mar2020.pdf>

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Banco de Desarrollo de América Latina y su misión es impulsar el desarrollo sostenible y la integración de la región a través del financiamiento de proyectos de los sectores público y privados, de la provisión de cooperación técnica y otros servicios especializados.

2. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID)³⁴: fundado en 1959 por parte de la Organización de Estados Americanos (OEA) con el objetivo de aliviar la pobreza y otros programas para el desarrollo en ALC, y, por último,
3. El Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)³⁵: con el Acta de Santa Cruz de la Sierra de 1968 se inicio el proceso de integración y coordinación para identificar las necesidades del área de influencia de la Cuenca del Plata. Luego de la I Reunión Extraordinaria de los Cancilleres de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay se suscribió el Tratado de la Cuenca en Brasilia en abril de 1969 que entro en vigor en agosto de 1970 para unir esfuerzos y promover el desarrollo económico en la sub-región. Como consecuencia en la IV Reunión de cancilleres en Asunción en junio de 1971 los países decidieron crear una entidad con Personería Jurídica Internacional que se denominaría FONPLATA, de naturaleza jurídica internacional y duración limitada que comenzó a operar en 1977, al entrar en vigor el Convenio de Sede con el Gobierno de Bolivia, con base en Sucre.

En 2010, los Gobernadores de FONPLATA adoptaron dotar el Organismo de un nuevo modelo de gestión institucional y crear el cargo de presidente ejecutivo. Con la admisión del primer presidente ejecutivo, en 2012, la nueva administración generó una agenda estructurada y articulada de sus órganos de gobernanza para relanzar institucionalmente al Banco a partir de un cronograma con metas de gestión a corto plazo. Como resultado de este compromiso, la Asamblea de Gobernadores aprobó el Plan Estratégico Institucional de largo plazo (PEI) y dos incrementos de capital.

Luego en diciembre de 2014, el organismo obtuvo un crédito de US\$75 millones por parte de CAF, Banco de Desarrollo de América Latina. Estos fondos permitieron el fortalecimiento institucional de FONPLATA, la expansión de la cartera de crédito y la ejecución de proyectos de infraestructura, desarrollo social y productivo en sus países miembros.

El 1 de agosto de 2013 la Asamblea de Gobernadores aprobó un aumento de capital de FONPLATA por un monto de US\$1.150 millones, y el 28 de enero de 2016, FONPLATA recibió otro aumento de capital, superando los US\$3.000 millones. En 2016 FONPLATA obtuvo por primera vez una calificación de crédito internacional, registrando A2 por Moody's y A- por Standard & Poor's. Estas calificaciones se han mantenido estables en 2017 y 2018 permitiéndole acceder y otorgar financiamientos en condiciones ventajosas. En 2019 Standard & Poor's en un informe del 21 de febrero ratificó la calificación de FONPLATA de A- para largo plazo y A-2 para corto plazo modificando la perspectiva de estable a positiva. En noviembre de 2018, se consolidó bajo el nombre de FONPLATA - Banco de Desarrollo mediante la modificación del Convenio Constitutivo para establecer alianzas estratégicas con nuevos países miembros, así como con otras agencias y bancos

³⁴ BID. Historia del Banco Interamericano de Desarrollo. URL: <https://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/historia-del-banco-interamericano-de-desarrollo%2C5999.html>

³⁵ FONPLATA. Banco de Desarrollo. Programas en Ejecución por país. URL: <https://www.fonplata.org/es>

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

multilaterales de crédito que compartan sus valores institucionales y objetivos de desarrollo por la región³⁶.

Por otra parte, otro hito de relevancia en este ámbito ha sido la creación del Grupo Ad Hoc sobre la Integración Fronteriza (GAHIF) por medio de la Decisión 05/02 del Comisión de Comercio del MECOSUR (CCM) con el objetivo de dar “fluidez y armonía del relacionamiento de las comunidades fronterizas de los Estado Partes del MERCOSUR en sus más variadas dimensiones”. El objetivo primordial en la creación de comunidades fronterizas es mejorar la calidad de vida de sus habitantes en materias económica, de tránsito, de régimen laboral y de acceso a los servicios públicos y de educación; y el compromiso de las partes intervinientes es promover la cooperación en distintas dimensiones, y vincular ciudades para planificar su expansión, conservación y recuperación de espacios naturales y el fortalecer una identidad común.

Asimismo, en este marco se ha creado un Foro de Cooperación Transfronteriza entre Argentina, Brasil y Paraguay para incentivar la integración mediante una cooperación de tipo Sur-Sur y durante la reunión del año 2010 se recopilaron cincuenta proyectos en distintos ámbitos relativos al fortalecimiento de cadenas productivas, innovación tecnológica, comercio transfronterizo, trata de personas entre otros. Esta lógica de cooperación transfronteriza en consonancia con los acuerdos internacionales ha incentivado la confianza entre los países de la región, alejando las posibilidades de conflicto. Las redes fluviales sudamericanas presentan un enorme potencial de transporte, pero su aprovechamiento es relativamente pequeño. Las tres cuencas principales (Amazonas, Orinoco y Paraguay-Paraná) cuentan con flujos de navegación significativos, pero solo pocos de sus movimientos constituyen tráfico de integración regional.

Cuando analiza los avances y desafíos de la gobernanza transfronteriza de las aguas, Fernanda Mello y Pilar Villar, sostiene que la cooperación en la Cuenca del Plata ha sido la más desarrollada en América del Sur ya que ha sido objeto de varios proyectos técnicos y debido al desarrollo institucional que lograron en base a una serie de tratados (2015, pág. 8). Además, con el objetivo de comparar las cuencas Amazónicas y del Plata, las autoras presentan la siguiente tabla Nro. 6:

Tabla 6. Síntesis comparativa de la gobernanza entre las Cuencas

Gobernanza	Cuenca del Amazonas	Cuenca del Plata
Tratados	Tratado de Cooperación Amazónica (TCA)	Tratado de la Cuenca del Plata Tratados vinculados: Tratado de Itaipú (Brasil y Paraguay, 1973); Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo (Argentina y Uruguay, 1973); Tratado de Yaciretá (Argentina y Paraguay, 1973); Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná y sus Protocolos Adicionales (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay,

³⁶ FONPLATA. Convenio Constitutivo del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata. URL: <https://www.fonplata.org/sites/default/files/paginas-fonplata/archivos/Convenio%20Constitutivo%20-%20Actualizacion%202018.pdf>

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

		1992); Tratado para el Aprovechamiento de los Recursos Hídricos Compartidos de los Tramos Límitrofes del Río Uruguay y de su Afluente el Río Pepirí- Guazú (Argentina y Brasil, 1980) y Protocolo Adicional (2007); Acuerdos de Cooperación entre Brasil y Paraguay para la Utilización de los Recursos Naturales y el Desarrollo de la Cuenca del Río Cuareim/Quaraí (1991) y de la Cuenca Hidrográfica del Río Apa (2006); Acuerdo Acuífero Guaraní (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, 2010).
Organizaciones Supranacionales	Organización del Tratado de Coop. Amazónica (OTCA) IIRSA (COSIPLAN/ UNASUR)	Comité Intergubernamental Coordinador de la Cuenca del Plata (CIC) E FONPLATA Instituciones de las subcuencas: Entidad Bi- nacional Itaipú; Entidad Binacional Yaciretá; Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) y la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo (CTMFM); Comisión para el Acuífero Guaraní (aún no implementada); Comité Inter- gubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH); Comisión Mixta del Río Cuareim/Quaraí (CRC); Comisión Mixta del Río Apa (CRA). IIRSA (COSIPLAN/UNASUR)
Características de la Cooperación	Depende de financiamiento propio. Intergubernamental y no tiene mecanismos de participación de la sociedad civil o de otras instituciones regionales o subnacionales. El foco es la realización de proyectos con financiamiento externo que no necesariamente se tornan parte de políticas públicas de largo plazo. IIRSA se concentra en la infraestructura energética y de transportes, pero no hay coordinación con las	El Tratado del Plata ha incentivado la firma de tratados específicos para las subcuencas regionales, con la creación de diversos organismos internacionales con objetivos distintos (evaluación del potencial hidroeléctrico de los ríos; gestión de instalaciones energéticas compartidas; proyectos de estudios técnicos; y cooperación en términos generales). La interacción entre esas instituciones es discutible, así como su papel en la cooperación. La existencia de un fondo financiero contribuye a la realización de proyectos conjuntos, principalmente de infraestructura. A pesar de eso, los principales proyectos de la cuenca han tenido el apoyo de recursos externos. El CIC se estructura como una organización supranacional sin mecanismos para la participación de las instituciones subnacionales de las cuencas

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

	políticas de gobernanza del agua, aunque los proyectos presenten impactos sobre los mismos.	o de las organizaciones de la sociedad civil. Lo mismo que pasa con la IIRSA en el Amazonas ocurre en el Plata en lo que se refiere a los proyectos de infraestructura en la cuenca.
--	---	--

Fuente: elaboración propia en base a SANT'ANNA y VILLAR (2015).

Como resultado, Sant'Anna y Villar afirman que la gobernanza de las aguas transfronterizas de ambas cuencas presenta tres tipos de fragilidades: 1) la participativa, 2) la institucional y 3) el objetivo común de desarrollo. Este escenario es el que no permite que el agua se materialice como un elemento de integración entre los países de América del Sur, creando tensiones y formas de cooperación con pocos efectos prácticos, todo lo cual dificulta el cumplimiento de los principios y obligaciones presentes en los distintos instrumentos acordados (2015, pág. 15).

A lo anterior se le suma la necesidad de compensar los impactos socioambientales que generan los proyectos hidroeléctricos en cada cuenca. De acuerdo con las autoras, el mayor inconveniente se debe a que las instituciones establecidas en estas cuencas -como la OTCA y el CIC-, son de tipo intergubernamental con la sola participación de actores nacionales, pero no de organizaciones no gubernamentales de la sociedad o de gobiernos subnacionales (municipales, estatales o departamentales), lo cual debilita al debate y a la elaboración de las políticas públicas.

2.1.2 Inversiones en Infraestructura

Como sabemos, la infraestructura es un soporte fundamental para cualquier modelo de desarrollo. La inversión en infraestructura en América Latina y en particular en el sur de la región tuvo como puntapié inicial aquella dirigida a la construcción de ferrocarriles a partir de la segunda mitad del siglo XIX, precipitado sobre todo por las inversiones privadas europeas, provenientes de Inglaterra y Francia y luego norteamericanas. “En aquel contexto, bancas internacionales como la Baring Brothers, así como inversionistas particulares como Percival Farquhar y Otto Bemberg, fueron emblemas de los capitales privados en el transporte ferroviario de finales del siglo XIX y principios del XX” (Rascovan, 2010; 2014, 2015).

En una etapa posterior, se construyó la primera infraestructura de transporte terrestre regional (vial y ferroviario) que hoy día sigue siendo la principal vía de movilidad entre Argentina y Brasil y la única conexión ferroviaria entre ambos países: el puente internacional entre Paso de los Libres y Uruguayana en 1945 (Rascovan, 2015, pág. 4). Durante la década de 1950 surgió la Comisión Especial Brasileño-Argentina de Cooperación: un instrumento de cooperación bilateral que desde la década de 1970 contó con una Subcomisión de Transporte. A nivel regional, el Tratado de Montevideo (1980), planteó por primera vez, en términos de una institución regional (ALADI), la necesidad de debatir sobre la infraestructura de transporte. Los estudios sobre la construcción del Puente Internacional Agustín Justo – Getulio Vargas habían comenzado en 1933; tras su inauguración, en 1945, tuvieron que pasar 40 años hasta la puesta en funcionamiento del Puente Internacional Tancredo Neves entre Porto Iguazu y Foz de Iguazú para que se construyese otra infraestructura de transporte relativa entre Argentina y Brasil (Schweitzer, 2002).

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Esta dinámica de relacionamiento entre Argentina y Brasil se expandió a Paraguay y Uruguay dando como resultado la creación del MERCOSUR en 1991. A partir de ese momento se inicia una nueva fase en la cual se buscó construir política común sobre transporte con el objetivo primordial de desarrollar infraestructura capaz de ser sustento de un modelo de producción centrado en la exportación de productos primarios: la conexión entre los océanos Atlántico y Pacífico y la unión de las redes de energía eléctrica para satisfacer las demandas industriales (Rascovan, 2015). A partir de entonces, el IIRSA surgió como piedra angular de un proyecto que requería la incorporación de los territorios sudamericanos para el modelo extractivo-exportador de materias primas (Svampa, 2007) y la infraestructura necesaria para exportar aquella producción.

Entonces al comenzar el nuevo siglo, y a raíz de la reunión de presidentes de América del Sur en Brasilia, nació la iniciativa de infraestructura regional sudamericana -IIRSA- desarrollada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y promovida por el gobierno de Fernando H. Cardoso en Brasil y que fue consensuada con el presidente argentino, Fernando De la Rúa, con el triple objetivo de planificar, financiar y promover obras de infraestructura (sobre todo de transporte y telecomunicaciones) que ayudasen a la región a conseguir una mejor inserción internacional. Allí sentaron las bases de los 10 ejes de Inversión y Desarrollo a partir de los cuales se organiza el territorio de América del Sur según la necesidad de las inversiones, y dentro de cada uno eje existen grupos que contienen los proyectos de infraestructura.

Se trató de un proceso multisectorial con orientación al desarrollo e integración de las áreas de transporte, energía y telecomunicaciones de América del Sur, en un plazo de diez años, planteando la comprensión del espacio geográfico regional desde la representación de los intereses transnacionales y para superar el fracaso del Área de Libre Comercio para las Américas (ALCA) y en el marco del Regionalismo Abierto que buscaría apoyar las reformas estructurales en un proceso de integración regional débil y fuerte hacia afuera (Fuentevilla, 2018, pág. 311).

En torno al regionalismo convencional y siguiendo su evolución, tenemos que a partir del año 2000 y en adelante, pasamos del Regionalismo Abierto a uno más Estratégico que puso el acento en una perspectiva regional y global con el objetivo de profundizar los mecanismos de inserción en el contexto de globalización, mediante la configuración de mercados regionales, con una integración económica más profunda y a través de la inversión y creación de infraestructura con los vecinos. De esta manera en el marco de una creciente flexibilidad, y ante una situación de países con diferentes velocidades se multiplicaron los Acuerdos Sur-Sur y los Norte-Norte y se puso el acento en la generación de un espacio con una mayor gobernanza (Márquez, 2017, pág. 9).

Como resultado de lo expuesto en el párrafo anterior, y a partir de la creación de la UNASUR en 2006 (Tratado Constitutivo recién en 2011), la IIRSA fue absorbida y transformada en el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) en 2010 que avanzó en un diseño continental en el que el transporte cumpliría el anhelado rol de unir los océanos. De esto surgió el proyecto del Túnel Binacional Agua Negra entre Argentina y Chile que hoy día es la principal obra de infraestructura de transporte planificada en el continente.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

En octubre de 2015, la Cartera de Proyectos de Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento-COSIPLAN incluía unos 593 cuya inversión estimada es de US\$182.436 millones, distribuidos en todo el territorio suramericano. Para 2016, contaba con 581 proyectos de transporte, de los cuales 128 han concluido y 453 siguen en etapa de planificación.

Toda la Cartera de proyectos del COSIPLAN, reúne las obras de mayor impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional y está compuesta por proyectos de transporte, energía y comunicaciones que promueven la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable.

En el marco del Plan de Trabajo del COSIPLAN 2016, se está realizando el ejercicio de revisión y actualización de los proyectos que conforman la Cartera³⁷. Respecto a este tema, en sus informes el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) sugiere que “el stock de infraestructura es muy importante, pero la calidad de sus servicios asociados lo es aún más”. Por lo tanto, “la infraestructura debe ser concebida y evaluada en función de los servicios que provee y de su nivel de calidad”. El conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional se compone de 562 proyectos de transporte, energía y comunicación que buscan promover la conectividad física y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur (Tabla 7).

Tabla 7. Proyectos por Eje

MERCOSUR-Chile: 115	Hidrovia Paraguay-Paraná: 84		
Capricornio: 77	Andino: 65	Interoceánico Central: 63	
Amazonas: 70	Del Sur: 45	Perú-Brasil-Bolivia: 24	Escudo Guayanés: 20

Fuente: <http://iirsa.org/proyectos/>

Al revisar los proyectos de la IIRSA es posible detectar que en su mayoría privilegian el desarrollo de infraestructura física y energética, pero sin considerar otros temas vinculados al medio ambiente y la sostenibilidad y esto provoca riesgos y desafíos a futuro. A su vez, la cuestión energética releva carencia en la coordinación de políticas en ese ámbito, lo cual tampoco ha sido incluido en el debate en espacios como la OTCA y el CIC.

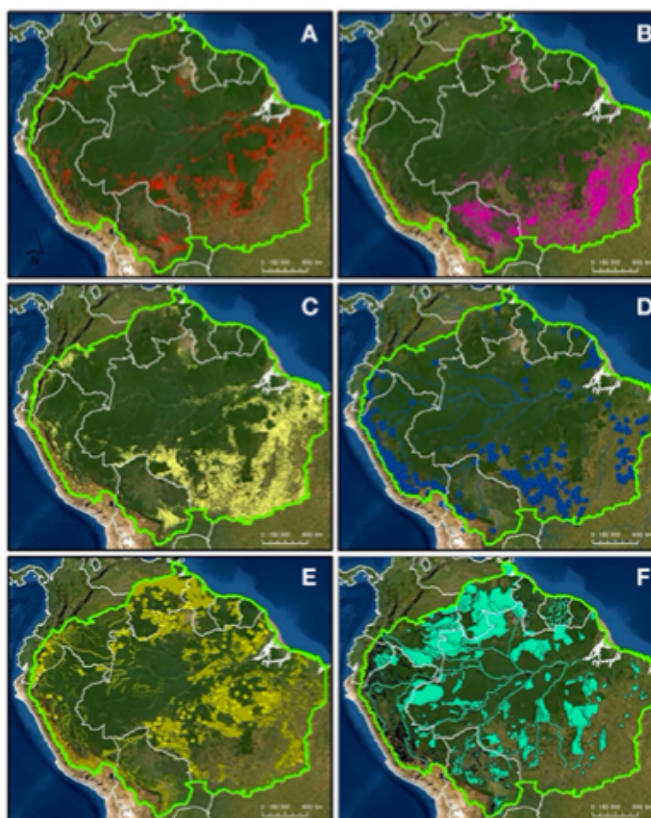
³⁷ BID. Proyectos de Desarrollo en América Latina. URL: <https://conexionintal.iadb.org/2016/05/26/nueva-plataforma-sobre-la-infraestructura-de-america-del-sur/>

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

En este sentido, una investigación sobre gases de efecto invernadero en la selva amazónica del 2021 denominada “*Frontiers in Forests and Global Change*”³⁸, sugiere que está empeorando el cambio climático. Se trata de un estudio general acerca de todos los gases – no solo del CO₂ – que revela que el sistema se encuentra en el límite y más de treinta científicos advierten de una alta probabilidad de que la selva como neto contribuidor al calentamiento del planeta, y al mismo tiempo expresan preocupación por las consecuencias en el incremento de la sequía y deforestación que reducen la capacidad de la Amazonia para absorber carbono de la atmósfera y ayudar a compensar las emisiones procedentes de la quema de combustibles fósiles (Welch, 2021).

El documento citado presenta un mapa (Nro. 13) donde es posible distinguir el impacto sobre la cuenca amazónica teniendo en cuenta el uso de la tierra en la región: (A) pérdida de bosques 2001-2019 (Hansen et al., 2013) (sombreado rojo), (B) incendios 2001-2019 (RAISG, 2020) (sombreado rosa), (C) áreas agrícolas y ganaderas (MAPBIOMAS Versión 2.0, 2020) (sombreado amarillo), (D) hidroeléctricas y embalses (RAISG, 2020) (puntos azules), (E) áreas de extracción de petróleo y minería (RAISG, 2020) (sombreado amarillo y puntos), y (F) zonas de pesca y caza (RAISG, 2020) (sombreado de agua)³⁹.

Mapa 13. Impacto Medio Ambiental en la Cuenca Amazónica



Fuente: “Frontiers in Forests and Global Change” (2020).

³⁸ Covey K, Soper F, Pangala S, Bernardino A, Pagliaro Z, Basso L, Cassol H, Fearnside P, Navarrete D, Novoa S, Sawakuchi H, Lovejoy T, Marengo J, Peres CA, Baillie J, Bernasconi P, Camargo J, Freitas C, Hoffman B, Nardoto GB, Nobre I, Mayorga J, Mesquita R, Pavan S, Pinto F, Rocha F, de Assis Mello R, Thuault A, Bahl AA and Elmore A (2021) Carbon and Beyond: The Biogeochemistry of Climate in a Rapidly Changing Amazon. *Front. For. Glob. Change* 4:618401. DOI: 10.3389/ffgc.2021.618401. URL: <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/ffgc.2021.618401/full>

³⁹ Ibidem 37.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

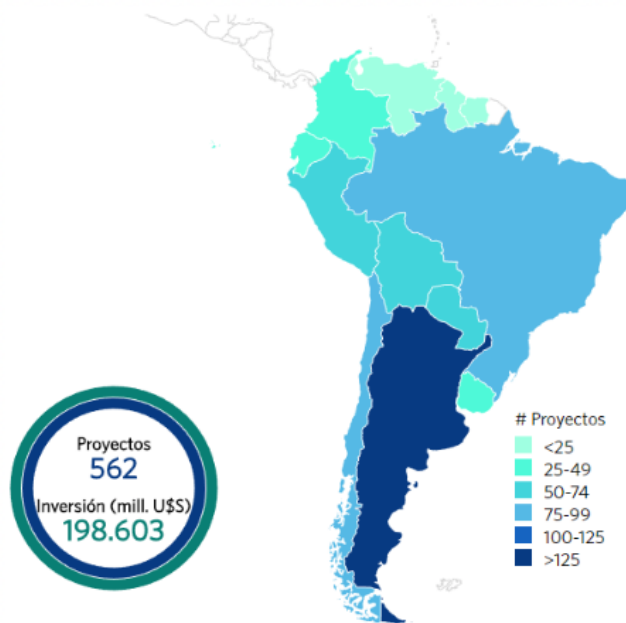
La Cuenca Amazónica tiene la más alta biodiversidad de peces del mundo, con aproximadamente 2.400 especies. Es considerado el mayor y más diversificado sistema de agua dulce del mundo (Eyng, 2014). En la Amazonía el cambio climático se asocia a dos cuestiones: primero, la región ejerce un papel fundamental en el balance climático por las enormes emisiones de carbono durante las primeras horas del día. Ahora bien, los cambios en las reservas de carbono debido a la deforestación se pueden convertir fácilmente en emisiones de CO₂, contribuyendo al cambio climático (Informe IPCC, 2013).

Por otra parte, tanto las investigaciones anteriores como los modelos climáticos de escenarios futuros indican que el cambio climático tiene impactos profundos sobre los ecosistemas y las sociedades de la región amazónica. El aumento de la temperatura, el cambio en los patrones de precipitación, y la proliferación de eventos extremos, junto con otros factores de cambio (tales como las diferentes formas de explotación de los recursos naturales), provocan la pérdida de la biodiversidad y la extinción de las especies en la región (Informe IPCC, 2014).

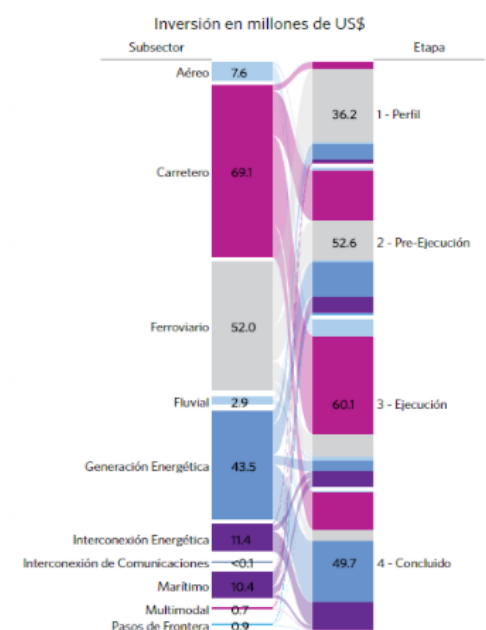
Además, el Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático (IPCC) sugiere que las inundaciones asociadas con el aumento del nivel del mar tendrán impactos sustanciales en áreas de tierras bajas como el delta del Río Amazonas (Abdenur, Pellegrino, Porto y Brasil, 2019, pág. 12).

Mapa 14. Proyectos

Proyectos por país



Inversiones por subsector



Fuente: <http://iirsa.org/proyectos/>

Por otra parte, existe una Agenda de Proyectos Prioritarios (API) distribuidos por Ejes, que integran un subconjunto dentro de la Cartera del COSIPLAN, y se consideran estratégicos para la integración en la cuenca ya que se proponen la consolidación de redes de conectividad física, y el potenciamiento de sinergias existentes para solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada. En la actualidad se trata de 26 proyectos con una inversión total estimada en US\$23.097 millones (Tabla 8).

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Tabla 8. Proyectos API por Eje

Amazonas: 16		MERCOSUR-Chile: 15	
Hidrovia Paraguay-Paraná: 13	Andino: 13	Interoceánico Central: 7	
		Capricornio: 7	Escudo Guayanés: 5
			<small>Perú-Brazil-Bolivia: 1</small>

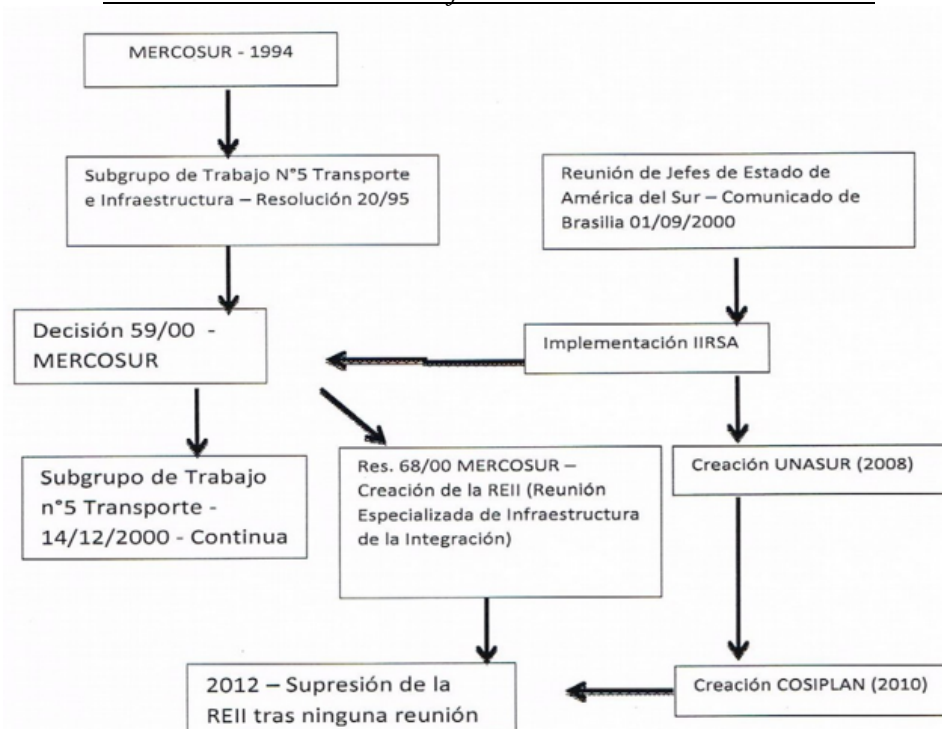
Fuente: <http://iirsa.org/proyectos/>

Más allá de los avances y retrocesos, todos los proyectos en el marco del IIRSA y a través de las organizaciones que los financian (CAF, BID, FONPLATA) representan nuevas formas de utilizar el territorio para formar una red de comercio internacional integrada de los países que lo abarcan. Por este motivo, la construcción de un ferrocarril entre Argentina y Brasil con una posible extensión a Chile representa un instrumento fundamental para el incremento de ese comercio y para vincular ambos océanos: Atlántico y Pacífico.

En este marco, podemos apreciar la forma en la que Rascovan (2015) refleja en su trabajo la evolución de la infraestructura en América del Sur de 2015, mostrando como se ha permitido los avances gracias al camino institucional recorrido primero con el transporte a partir del Tratado de Ouro Preto de 1994 del Mercado Común del Sur, hasta llegar a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, como principal foro de diálogo para doce repúblicas de la región fundada en el año 2000 (Tabla 9).

Como vemos, en total la IIRSA aglutina una gran cantidad de proyectos prioritarios divididos por eje, en espacios geográficos correspondientes a las dos cuencas, complementado y conectando con la infraestructura a los diversos territorios.

Tabla 9. Evolución de la infraestructura en América del Sur



Fuente: Rascovan, Alejandro (2015). La infraestructura y la integración regional en América del Sur. Una visión geopolítica de los proyectos ferroviarios en el marco de IIRSA-COSIPLAN.

En contraste con lo que señalan otros autores como Andrés Malamud y Gian Luca Gardini (2012), Rascovan argumenta que no hubo superposición entre los procesos de integración de América del Sur, sino más bien, la constante fue que IIRSA fue reemplazando al MERCOSUR en temas de infraestructura y esto se evidencia ya que el énfasis expresado en la reunión del 2001 del bloque fue dejado de lado cuando IIRSA se convirtió en la institución política encargada de la infraestructura en la región. Tras sólo una reunión, a través del artículo 14 de la decisión del Consejo del Mercado Común 12/2012, el MERCOSUR suprimió a la REII (reunión especializada que se denomina “Infraestructura de Integración” dentro del Grupo de Mercado Común - GCM) de su estructura institucional, evidenciando un traspaso de poder que se había dado doce años antes (2014, pág. 7).

2.1.3 La Carretera Transamazónica

Esta Carretera (*Rodovia*) Transamazónica atraviesa el centro de la Cuenca del Amazonas -donde residen comunidades indígenas- y es la tercera carretera más grande de Brasil, con 4.965 km de recorrido y fue inaugurada en agosto de 1972 con el objetivo de integrar el norte del país y conectar con Ecuador y Perú. Hoy día une Cabedelo, en Paraíba, con Benjamin Constant, en la frontera con Perú, atravesando siete estados brasileños: Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará y Amazonas. Su importancia yace en el hecho de haber sido parte de uno de los programas de desarrollo económico más ambiciosos que se han conocido durante la década del setenta en el siglo XX.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Mapa 14. Ruta transamazónica BR-230



Esta vía pretende entonces conectar a los países que recorre, y revertir el aislamiento y la falta de conectividad entre ellos, además de erigirse como un pilar fundamental y símbolo de la integración sudamericana, con resultados de mejoramiento económico mediante el incremento del comercio con el continente asiático, primordialmente China que como sabemos es un aliado estratégico tanto para Brasil como para Argentina. Un proyecto que implica enormes desafíos para la conservación medioambiental, algo que siempre es cuestionado cuando enfrentamos ante el binomio: comercio/inversión y recursos naturales.

Actualmente, Brasil contempla la implementación de 75 proyectos, los cuales se prevé que tendrán diverso grado de impacto ambiental sobre la zona, dentro de un proyecto que anuncia mejoras para los 2.234 km que involucra la carretera, incluso en territorio colombiano. Esto ha sido evaluado por diversos organismos, entre ellos un informe⁴⁰ de 2018 de la Red Amazónica de Información Socioambiental Georreferenciada (RAISG), afirma que, del total de 136.000 kilómetros de carreteras en la región, al menos 26.000 cruzan áreas protegidas y territorios indígenas, implicando riesgos y desafíos para la sostenibilidad ambiental.

A su vez, científicos de Brasil, EE.UU., Bolivia, Colombia y Suecia -que estudian los posibles efectos para la cuenca del Amazonas-, descubrieron que el 17% de estos proyectos viola la legislación medioambiental y los derechos de los pueblos indígenas; y advierten que los proyectos viales planificados para la cuenca amazónica en los próximos cinco años podrían ocasionar la pérdida de 2.4 millones de hectáreas (5.9 millones de acres) de selva nativa en un período de 20 años (un área del tamaño de Belice). En este contexto, los estudios aseguran que la presencia de carreteras suele incrementar el precio del terreno en las áreas afectadas tanto directa como indirectamente, lo que también constituye un factor para la deforestación. Si se mantiene el ritmo actual de expansión de agricultura y cría de

⁴⁰ <https://www.amazoniasocioambiental.org/es/publicacion/presiones-y-amenazas-sobre-las-areas-protegidas-y-los-territorios-indigenas-de-la-amazonia-2/>

ganado en la Amazonía, el 40% de su selva tropical habrá desaparecido para el año 2050 (Botero, 2020).

Desde hace algunos años, existe un nuevo programa regional que busca impulsar el sistema de hidrovías en Sudamérica para fomentar el desarrollo económico, comercial, turístico y social⁴¹. Según el documento “*Hidrovías para el desarrollo y la integración suramericana*” de 2016 producido por CAF -Banco de Desarrollo de América Latina-, que sirve de punto de partida para el lanzamiento del Programa para el Desarrollo de las Hidrovías Sudamericanas, dicho programa se marca como objetivos principales la mejora de puertos, infraestructuras y conectividad, la identificación de proyectos integrales de inversión y el fortalecimiento de la producción y del comercio intra y extrarregional.

El programa pretende desarrollar el incipiente sistema regional de navegación fluvial que tiene como eje la interconexión de los ríos de las Cuencas del Orinoco, Amazonas y del Plata, y que junto a sus tributarios constituye más de 100.000 kilómetros aptos para el transporte fluvial, teniendo en cuenta que el 75% de los recursos hídricos superficiales corresponden a cuencas compartidas por dos o más países. Un desarrollo de hidrovías que constituye un reclamo histórico ya que se sabe que el mejor aprovechamiento de los ríos contribuiría a dinamizar las económicas regionales y, al mismo tiempo, a avanzar hacia una integración latinoamericana que permitiría a los países lograr mayor competitividad a escala global.

En una primera etapa, las actividades del programa se centrarán en la Hidrovía del río Magdalena, Hidrovía Paraguay-Paraná, Hidrovía del río Uruguay y la Hidrovía Uruguay/Brasil, mientras que durante la segunda se ampliará a la Hidrovía Amazónica, Hidrovía Meta/Orinoco, Hidrovía Napo (Manta/Manaos) y otras que sean priorizadas por las autoridades competentes. Los proyectos identificados para cada Hidrovía son los siguientes:

A) Hidrovía Paraguay - Paraná

- Terminales portuarias (Proyecto Motacusito – Puerto Busch).
- Mejoramiento integral de la navegación. Tramo Asunción-Corumbá-Puerto Suárez.
- Reconversión Puerto de Formosa.
- Corredor ferro – fluvial Formosa NOA.
- Implementación Plan Maestro de Barranqueras.
- Polo industrial portuario forestal Ituzaingó - Visaroro.
- Corredor ferrológico-portuario Paso de los Libres – Lavalle – Goya.
- Nuevo puerto multipropósito de Santa Fe.
- Terminal de agrograneles en Zárate.
- Nuevo canal de navegación en Zona Beta.

B) Hidrovía del río Uruguay

- Construcción de la esclusa San Antonio.
- Dragado del río Uruguay (dos tramos).

⁴¹ <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2016/07/los-rios-podrian-transformar-el-transporte-y-las-comunicaciones-en-suramerica/>

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

- Nuevo puerto en Barranca de los Loros.
- Puente Monte Caseros – Bella Unión.
- Mejoramiento de calidad de aguas y medio ambiente.
- Dragado y señalización del Río de la Plata.

C) Hidro vía Uruguay – Brasil: los siguientes proyectos forman parte de la cartera de proyectos IIRSA – COSIPLAN (eje MERCOSUR- Chile) y están relacionados con la Hidrovía Uruguay- Brasil. Su estado actual muestra diferentes grados de avance, permitiendo, en algunos casos, la posibilidad de sumar a los esfuerzos que se están llevando a cabo para su ejecución:

- Adecuación del corredor río Branco–Montevideo– Colonia–Nueva Palmira.
- Adecuación del tramo Río Grande – Pelotas.
- Ampliación de los muelles del Puerto de Río Grande.
- Construcción del Puente Internacional Jaguarão-río Branco.
- Paso de Frontera en el corredor Montevideo-Chuy.
- Dragado Laguna Merin.
- Rehabilitación del ramal ferroviario Montevideo – río Branco.
- Dragado del río Tacuari.
- Dragado, balizamiento y señalización del sistema
- Laguna Merin – Lagoa dos Patos.
- Terminal portuaria en la Charqueada y dragado del río Cebollati.

Adicionalmente, han sido identificados los siguientes proyectos en esta Hidrovía, no incluidos en la nómina anterior:

- Terminal portuaria en el Puerto de río Branco.
- Construcción del puerto sobre el río Tacuarí.
- Construcción del puerto en La Charqueada, río Cebollati.
- Recuperación del Puerto de Santa Victoria del Palmar y mejoramiento de las vías de acceso.
- Construcción de una terminal y mejora de las vías de acceso en el “Pontal dos Latinos”.

D) Hidro vía del río Magdalena (HRM): además de ser la única estrictamente nacional entre las que han sido estudiadas por CAF, cuenta con una localización particular en relación con las demás hidrovías suramericanas: es la única que está ubicada al occidente de la Cordillera de los Andes. Estos son los proyectos en gestión para las alternativas de intermodalidad y los proyectos que podrían ser considerados en el ámbito del Programa Regional.

Proyectos actuales e identificados en el estudio realizado el año 2014:

- Recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, mediante una asociación público-privada con el consorcio NAVELENA.
- Construcción de la Terminal Multipropósito de IMPALA (Trafigura).
- Restauración del sistema Canal del Dique.
- CIRMAG (Centro de Investigación del río Magdalena).
- Construcción puente vehicular Pumarejo, Barranquilla (aumento del calado aéreo).

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

- Construcción de las obras de encauzamiento del río Magdalena en el sector Barrancabermeja-Regidor.
- Conexión multimodal a través de los Andes, del nodo Puerto Salgar – La Dorada sobre el río Magdalena hasta el nodo Puerto López – Cabuyaro sobre el río Meta, afluente del Orinoco.

Los siguientes proyectos han sido identificados en estudios posteriores al año 2014. Están incorporados en el Plan Maestro Fluvial de Colombia:

- Creación de la Agencia de Navegación y Puertos, para el fortalecimiento institucional del sector.
- Rehabilitación y expansión de la infraestructura fluvial, a mediano y largo plazo, con los siguientes proyectos:
 - Navegabilidad río Putumayo, entre Puerto Asís y Leticia.
 - Navegabilidad río Meta, entre Puerto López y Puerto Carreño.
 - Navegabilidad río Guaviare, entre San José y Puerto Inírida.
 - Navegabilidad río Vaupés, entre Calamar y Mitú.
- Conexión mediante carretera La Tagua - Puerto Leguízamo, uniendo los ríos Putumayo y Caquetá.
- Conexión mediante carretera Quibdó-Istmina, uniendo los ríos Atrato (tributario Atlántico) y San Juan (tributario Pacífico).
- Conexión mediante carretera San José del Guaviare-Calamar, uniendo los ríos Guaviare y Vaupés.
- Pavimentación carretera a Puerto La Banqueta sobre el río Meta
- Interconexiones multimodales río-carreteras terciarias: región río San Jorge-Magangué-La Mojana.
- Interconexiones multimodales río – carreteras terciarias: región piedemonte oriental cordillera de Los Andes entre Puerto Asís – Arauca.
- Especial: Acuapista del Pacífico Tumaco-Buenaventura.
- Especial: Circuito turístico Cartagena – Mompós por el río Magdalena.

Proyectos Piloto de corto plazo:

- Implementación de un sistema de información fluvial (SIF).
- Gestión, promoción e incentivos para hacer del transporte multimodal un eje del desarrollo regional.
- Desarrollo de cursos de formación y capacitación sobre temas relacionados con el transporte fluvial.
- Reducción de impuestos sobre el combustible del transporte fluvial como parte de programas de renovación de flota y equipos.
- Actualización de las cartillas de los ríos navegables de Colombia con inventario de infraestructura portuaria fluvial y acceso a los mapas vía web, como insumo para el SIF.
- Promoción del desarrollo tecnológico y empresarial.
- Fomento al desarrollo de sistemas de gestión de hidrovías.
- Apoyo a la creación de un instituto tecnológico brasileño – uruguayo.
- Avanzar en el diseño de políticas sociales integrales en beneficio de las poblaciones ubicadas en las áreas de influencia de las hidrovías.

- Identificar proyectos en las áreas de salud, educación, energía y agua que beneficien a poblaciones ubicadas en el área de influencia directa de las hidrovías.

A su vez, el Programa para el Desarrollo de las Hidrovías cuenta con una serie de pilares de sustento en el impulso de la navegación y puertos, de instituciones y normas, en la sostenibilidad ambiental, social y económico-financiera y en modelos de gestión de avanzada y destaca que el uso eficiente de los ríos implicaría ventajas en las siguientes áreas:

- Transporte: resulta de gran relevancia ya que en la región cuenta con carga propia y de otros mercados, para el transporte de granos, minerales, productos agroindustriales, entre otros. Por ello el desarrollo de las hidrovías implica una opción para reducir los costos logísticos asociados al transporte. Más aun, si tenemos en cuenta que todas las proyecciones indican que la demanda de alimentos crecerá considerablemente para el año 2050 (FAO, 2012).
- Desarrollo económico y social: conectar más las poblaciones ubicadas en el área de influencia de las hidrovías, permitirá llevar adelante otros proyectos de educación, salud o tecnología e incrementar las posibilidades de acceso a nuevos empleos y al mismo tiempo contribuir a desarrollar habilidades productivas en las poblaciones locales y a mejorar la competitividad.
- Integración regional: el desarrollo de las hidrovías acelerará y profundizará los procesos de integración de los países involucrados, paso previo indispensable para iniciar la construcción de una conectividad multimodal a nivel suramericano, en la cual el modo de transporte fluvial jugará un rol fundamental (CAF, 2016).

2.2 Conclusiones parciales del capítulo

Luego de que se inicia la etapa de integración entre Argentina y Brasil, cristalizada con la formación del MERCOSUR quedaron atrás las rivalidades entre ambos países y comenzó a darse prioridad a la integración física y económica bajo el reconocimiento de la existencia de un mundo más globalizado e interdependiente y que el nuevo siglo traía nuevas complejidades que no podían enfrentarse en aislamiento.

De esta manera se inicio un periodo de competencia, pero ahora no antagónica sino más bien centrada en la obtención de beneficios mutuos derivados de las ventajas comparativas, a través de la búsqueda de la complementariedad regional en el transporte multimodal y mediante el desarrollo de sectores productivos en cada país.

El primer proyecto de integración fluvial se inicia con la Hidrovía Paraguay-Paraná y por el acuerdo de los cinco países que integran la Cuenca del Plata, con sus respectivos ejes de desarrollo y construcción de represas. Hay suficiente evidencia que demuestra un conjunto de proyectos vinculados al desarrollo de infraestructura y energía en el ámbito de las cuencas Amazónica y del Plata, sin embargo, para lograr mayor complementariedad y simetría debería avanzarse en proyectos de cooperación que tengan como objetivo central el uso de los recursos de manera equitativa entre las partes con la inclusión de otros actores en los debates. Es necesario contar una integración en distintos niveles: vertical, horizontal, disciplinar, funcional y de distintos grupos de interés.

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

En este tercer capítulo cumplimos con los objetivos de identificar las principales líneas de acción recomendadas por los geopolíticos argentinos y brasileños para el desarrollo de cada cuenca, y con el de determinar los aspectos estructurales y políticos que han tenido en cuenta estas consideraciones.

A su vez identificamos la compatibilidad de ambas cuencas mediante el estudio y análisis de tres variables: las inversiones en infraestructura, los niveles de cooperación transfronteriza y otros programas. Como consecuencia las conclusiones obtenidas son las que se siguen:

- Es más amplia la cantidad de proyectos que unen a las cuencas que los que restan realizar, y esto nos permite concluir que se han generado espacios de compatibilidad a lo largo del tiempo para que exista una creciente convergencia en el desarrollo de las cuencas. Quizás el principal problema que persiste hasta nuestros días reside en el hecho de la sustentabilidad.
- Si apuntamos a dilucidar las formas en las que las regiones en cuestión pueden lograr un desarrollo integral ulterior, los autores que como Meira Mattos buscan revitalizar el rol de Brasil en el Cono Sur, ponen el acento en sus Ejes Bioceánicos Oeste-Este, dejando de lado a la Cuenca del Plata y al corredor Norte-Sur; en cuyo caso estaríamos ante la presencia de un sistema antagónico y no complementario entre la cuenca amazónica y la del Plata. Ahora bien, argumenta este autor que hoy día esto ha sido superado y que incluso hay conexión y complementariedad con la cuenca del Orinoco mas al norte de la región.
- De modo que, existe evidencia de proyectos de infraestructura que han profundizado la integración vertical antes que la horizontal, por lo que el desafío de cara a futuro puede que tenga que ver con el desarrollo de una infraestructura mayor entre el Atlántico y el Pacífico en línea con lo que sostiene Rascovan (2015), para dotar de mayores posibilidades económico-comerciales a los países de la región.
- Las inversiones en infraestructura a partir de la creación de la IIRSA se multiplicaron y sumado a ello, organismos como el BID, la CAF, y el FONPLATA han colaborado de manera considerable al incremento de proyectos para el desarrollo y mediante diversos programas en toda la región desde la década del sesenta en adelante.
- De todos, los hitos más destacados en ese sentido son: COSIPLAN (2010), Proyecto Túnel binacional Agua Negra entre Argentina y Chile y a partir de 2016 surgieron en este marco otros 581 proyectos de transporte de los cuales 128 finalizaron y los 453 restantes están en etapa de planificación. Aún así, existen fragilidades vinculadas a la institucionalidad, los objetivos comunes y la participación que restan superar para lograr una mayor convergencia en la gobernanza de las aguas transfronterizas que permita ubicar a las cuencas en el centro del desarrollo para los países ubicados en América del Sur.

CONCLUSIONES

1. Reflexiones sobre el proceso de investigación

Comenzamos este estudio identificando la existencia de dos proyectos que a priori parecían opuestos y no complementarios. Sin embargo, luego de repasar la historia en los respectivos procesos de constitución e institucionalización en cada una de las cuencas, encontramos que ambas atravesaron diferentes etapas, aún más en lo vinculado a la relación entre Argentina y Brasil, debido a que éstos dos países tan importantes en la región y en lo relativo al MERCOSUR, fueron exitosos al superar la geopolítica de enfrentamiento de épocas pasadas, y lograron pasar a una etapa de amistad que puso en tela de juicio la antigua rivalidad.

Como resultado, se generaron nuevas instancias de concertación que dieron como resultado la planificación y elaboración de proyectos comunes, tanto en el ámbito nuclear como en el comercio, la economía, la inversión en infraestructura y en la búsqueda de un desarrollo con una mayor autonomía respecto de otros poderes globales (Estados y organizaciones transnacionales).

El cambio en la relación bilateral más fundamental tuvo que ver con la firma de Tratados específicos como ser: el Acuerdo Tripartito sobre Corpus-Itaipú el 19 de octubre de 1979 entre Argentina, Brasil y también Paraguay para cooperar en temas vinculados a los recursos específico; el Acuerdo de Cooperación para el Desarrollo y la Aplicación de los usos Pacíficos de la energía nuclear el 17 de mayo de 1980 entre Argentina y Brasil. Entre las décadas de 1980 y 1990 se comenzaron a impulsar programas concretos bajo el liderazgo de los presidentes Alfonsín y Sarney en ambos países. Esto será el comienzo del bloque del Mercado Común del Sur y más adelante en este ámbito se pusieron en marcha programas que pusieron el acento en la integración física, en el aprovechamiento y el cuidado de los recursos naturales y se comenzó a elaborar la iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) considerada por el gobierno brasilero como el eje principal de su relación con Sudamérica desde el 2001.

Tal es así, que en 1995 en el contexto del MERCOSUR con la Resolución 20/95 se crea un Subgrupo de Trabajo dedicado el Transporte y la infraestructura, el cual por una nueva decisión en el año 2000 se decide continuar y al mismo tiempo, mediante una Reunión de Jefes y Jefas de estado de América del sur se emite un comunicado para avanzar en la implementación de la IIRSA. Este año también por la Resolución 68/00 el bloque en cuestión crea la Reunión Especializada de Infraestructura de la Integración (REII), la cual en 2012 sería suprimida debido a no haber generado ningún encuentro.

De entre todas, la Iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Sudamericana es la que mejor ha podido organizar al territorio sudamericano, concretando la cooperación y la complementariedad mediante diez ejes multinacionales que contemplan flujos comerciales, espacios naturales, asentamientos humanos y zonas productivas a través de servicios de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones; la cual habilita de manera progresiva un desarrollo conjunto entre Argentina, Brasil y otros países vecinos.

2. Respuestas y conclusiones

Desde el principio planteamos esta tesis con el fin primordial de comprender la relación entre Argentina y Brasil en relación con los proyectos vinculados con las cuencas hidrográficas más grandes del planeta: esto es la Amazónica y del Rio de la Plata, para luego describir sus principales características, y conocer sus compatibilidades y diferencias, como así también para establecer y conocer los vínculos y avances en la región a través de los diferentes mecanismos de integración. De entre todos, el megaproyecto identificado fue la iniciativa de la IIRSA, la cual se desarrollo en un apartado separado en el segundo capítulo.

De modo que, como punto de partida realizamos un análisis de los diferentes legados teóricos de la geopolítica, desde su versión clásica hasta nuestros días y detectamos que era más apropiado recurrir a los aportes de autores de la corriente latinoamericana contemporáneos, por su relevancia como antecedentes fundamentales en el estudio de las cuencas y de la relación entre los países de la subregión del continente, en especial, Argentina y Brasil.

Luego caracterizamos a cada una de las cuencas en cuestión desde una perspectiva histórica, para conocer su relevancia para los países de la región y compararlas, tanto desde el punto de vista institucional como en términos de cooperación y concertación, con el fin de comenzar a reconocer sus similitudes y diferencias. Y seguidamente examinamos la iniciativa IIRSA para conocer los proyectos que la integran y determinar si éstos vinculan el desarrollo de las dos cuencas, es decir, para reconocer su aporte a la integración física suramericana en un contexto en el cual surge un interés de mayor concertación intra-región para fortalecer los lazos con el resto del mundo.

Al abordar estos temas pudimos reconocer que la relación entre Argentina y Brasil diferentes etapas, la primera de ellas estuvo marcada por la rivalidad; un tema sobre el cual autores tanto desde la geopolítica como desde otros enfoques multidisciplinarios coinciden (Archibaldo Lanús, 1972; Wallestrein, 1979; Coutau-Bégarie, 1985; Fraga 1982; Boscovich, 1999; Russell y Tokatlián, 2002; entre otros) lo cual, a su vez, daba lugar a una dualidad en las posibilidades de integración en América del Sur (Briano, 1972), en resumen, esto implicaba que Argentina proponía un modelo de desarrollo cuyo centro estaba en la tierra, al tiempo que dejaba de del lado sus intereses en el mar (Storni, 1972), y que Brasil se debía inevitablemente por sus características geopolíticas intrínsecas a su rol de líder en la región (do Couto e Silva, de Castro, 1956; Mattos, 1977; 1980; 1990; 2002; entre otros), lo cual evitaba una concertación de iguales con sus vecinos.

Esos años que van de 1969 a 1979 se caracterizan por el antagonismo en las negociaciones respecto a las centrales hidroeléctricas y respecto a la Represa de Itaipú, con avances por fuera del Sistema de la Cuenca del Plata. Luego de los tiempos complejos con antagonismos, vendrá una etapa de superación de la histórica relación de rivalidad entre Argentina y Brasil, dando lugar al inicio de la integración. Sobre este tema existe un vasto desarrollo teórico, sin embargo, en esta investigación retomamos las ideas de aquellos autores que –salvando las distancias y enfoques – coinciden en reconocer los beneficios de lograr una mayor integración por sobre el sostenimiento de modelos antagónicos (Prebisch, Methol Ferré, 2007; Guglielmelli, 1975, 1979; Tomassini, 2017; Puig, 1984; Boscovich, 1999; Jaguaribe, Ferrer y otros 2017).

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Como parte de esta etapa, en 1978, los ocho países integrantes de la cuenca amazónica – dos de los cuales: Brasil y Bolivia también son parte de la cuenca del Plata – avanzaron con la firma de un Tratado de Cooperación (TCA) que luego siguió adelante en 1995 con un mayor nivel de institucionalidad mediante la creación de la Organización de Cooperación Amazónica (OTCA) contribuyendo así al entendimiento entre los respectivos gobiernos de cada país para la convergencia de políticas vinculadas a la integración en la cuenca. Hoy por hoy son siete (7) los proyectos que dentro de la OTCA y sus objetivos van desde la ampliación de la cooperación Sur-Sur, revitalizando la integración intra-regional; el manejo conjunto de los recursos hídricos, hasta las cuestiones vinculadas al monitoreo y la protección medioambiental para lograr un desarrollo sustentable de la biodiversidad y riqueza amazónicas.

La década del ochenta abre una nueva fase en la cual se impulsan programas concretos y se inician evaluaciones conjuntas entre los dos países para afianzar la institucionalidad del sistema del Plata. Sin embargo, es partir de la creación del MERCOSUR y en los siguientes años, los acercamientos y anhelos de integración fueron en incremento y fruto de ello fue la creación de la iniciativa IIRSA en 2001 que se presentó como el corolario de un cambio de enfoque y de visión desde una etapa de regionalismo abierto durante los años noventa, hacia otra marcada por una integración más estratégica que buscaría profundizar y compatibilizar los mercados regionales creando infraestructura común entre países vecinos. Ello fue resultado del deseo de superar la histórica postura antagónica de mutua desconfianza y de precariedad en las comunicaciones e interconexiones, como así también de economías subdesarrolladas.

Por su parte, también la IIRSA atravesó diversas fases que acompañaron el acercamiento entre las partes y el anhelo de un diálogo creciente de concertación y cooperación, y se logró instalar a partir de la última década del nuevo milenio, como un megaproyecto que está compuesto por diez (10) ejes de integración y desarrollo (EIDs) que incluyen no sólo al territorio de los países que integran la cuenca del Río de la Plata y a la de la Amazonía, sino también a la del Orinoco, completando el circuito de Integración & Desarrollo para toda la América del Sur.

De todos ellos, resaltamos la importancia del Eje del Amazonas; el Eje de la Hidrovía Paragua-Paraná y el Eje Mercosur-Chile por atravesar casi exactamente las mismas geografías de las dos cuencas que abordamos en este estudio. El primero de ellos cuenta con dos proyectos; el Eje vial Paita -Tarapoto-Yurimanguas que pretende la construcción de puertos e hidrovías, el segundo eje reúne otros dos para el mejoramiento de la navegabilidad de los ríos de la cuenca del Plata y para lograr la adecuación de la red vial de influencia directa y mejorar el sistema de accesos terrestres al puerto de Nueva Palmira; y el tercero, con otros cinco proyectos que incluyen: la construcción de un gasoducto en el noroeste argentino, el mejoramiento del transporte multimodal en el sistema de laguna Merín y Lagoa dos Patos, la optimización del sistema del paso fronterizo Cristo Redentor, y la construcción del túnel binacional Agua Negra.

De modo que, de no haberse dados los pasos mediante esta iniciativa, probablemente no se habrían generado tanta cantidad de proyectos de infraestructura que buscan conectar estas geografías. Esto no quiere decir que tengamos todo resuelto, sin duda restan muchos otros proyectos que den paso a un mayor y mejor aprovechamiento de las cuencas de manera sustentable, pero muy probablemente se puedan abordar en tanto se finalicen los que están

aún en pleno progreso de planificación e implementación. La lectura que hacemos sobre este tema es que, aunque todavía existe un arduo camino por recorrer en el ámbito de la creación de infraestructura, sin lugar a duda, nos encontramos en un momento de mayor madurez en cuanto a la integración y la creación de proyectos conjuntos, en consonancia con el informe de uno de los principales inversores de la región, la Corporación Andina de Fomento (CAF).

Al analizar la integración y el espacio coincidimos con el enfoque de Nicolás Boscovich (1999) cuando explica que hay posibilidades de construir una región integrada entre Brasil, Argentina y otros países parte en las cuencas como Bolivia, Perú, Paraguay y Uruguay (los cuales además son todos miembros del MERCOSUR-socios principales y asociados) incluyendo tres ejes biooceánicos y geoestratégicos del Cono Sur, el eje Ferroviario Santos-Corumbá-Airca, el eje Carretero de Paraguá-Asunción-Boyuibe-Pacífico y, eje el Fluvial del Bermejo-Alto Paraná-Tieté-Santos, los cuales a su vez, brindan una salida al Océano Pacífico y la cuenca amazónica. Esta conexión Oeste-Este es un tema sobre el cual también coinciden otros autores como Meira Mattos (1980) cuando expone otros tres ejes con diferentes puntos sobre todo desde la Argentina, pero cuyo objetivo es vincular el espacio platense con el andino y dotar a la región de una salida al océano Pacífico mediante la construcción de ferrocarriles – como es el caso del de Madeira-Mamoré para unir a Bolivia con Brasil –, y también carreteras en diferentes pasos cordilleranos. Esto porque desde su óptica ha sido un acceso dispar al océano de ambas cuencas por parte de Brasil y Argentina, lo que ha imposibilitado un desarrollo ulterior de estos países.

En toda América del sur existen treinta y siete cuencas transfronterizas, veintinueve acuíferos y todos los países de la región comparten por lo menos una cuenca. De modo que, para poder valorar y estimar los niveles de compatibilidad entre las dos cuencas en cuestión, recurrimos a tres variables: las inversiones en infraestructura, la cooperación transfronteriza y otros programas y encontramos lo siguiente:

- Desde la década del setenta se establecieron marcos normativos para la cooperación como el Tratado de Cooperación Amazónica-TCA y la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica-OTCA para el desarrollo de proyectos transfronterizos, siendo el mejor ejemplo de todo esto la creación de la Iniciativa IIRSA varias décadas más tarde.
- El establecimiento de la Iniciativa IIRSA incorporó otros actores en la cooperación para las inversiones, el comercio y el desarrollo integral, como es el caso de la Corporación andina de Fomento-CAF, el Banco Interamericano de Desarrollo-BID, y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la cuenca del Plata-FONPLATA, que involucraron grandes montos y una multiplicidad de proyectos con diferentes implicancias, pero con el fin último de mejorar los niveles de integración en la región.
- Todo ello, redundó a partir del año 2010 en la creación en el marco del MERCOSUR de un Foro de cooperación Transfronteriza entre Argentina, Brasil, y Paraguay que multiplicó los incentivos para la cooperación Sur-Sur.
- Si bien el año 2000 representa un quiebre a favor del mayor impulso a la conexión mediante la construcción de infraestructura, vemos que a partir del año 2010 la IIRSA se transforma en el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento-COSIPLAN y como resultado se multiplicaron los proyectos, y se puso el acento en el objetivo de conectar a los dos océanos – el Pacífico y el Atlántico – mediante la

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

construcción del Túnel Binacional Agua Negra entre Argentina y Brasil. Como producto de estos avances, en el año 2016, el COSIPLAN contaba con 581 proyectos de transporte, de los cuales 128 han concluido y 453 siguen en etapa de planificación.

- Los proyectos que reúne COSIPLAN se distribuyen por los diferentes Ejes de trabajo y abarcan los territorios de las dos cuencas. Los ejes con mayor cantidad de proyectos son el de Mercosur-Chile (115), el de la Hidrovía Paraguay-Paraná (84), el de Amazonas (79) y el Andino (65).

Coincidimos con Rascovan (2015) cuando argumenta que no ha habido superposición entre los diferentes procesos de integración en América del Sur, y que por el contrario ha habido una constante evidencia de que la regla es la creciente integración complementaria, hecho que se comprueba con el incremento de los proyectos transfronterizos.

Asimismo, en las entrevistas realizadas los especialistas coinciden en que son más los espacios para la concertación y la cooperación, que las posibilidades de divergencias o incluso, de retornar a relaciones de tipo conflictivas. Aún así, entre los principales aspectos que menciona la literatura, encontramos que se encuentra el de abordar en el futuro estudios mas acabos respecto al impacto ambiental que tendrá el mayor desarrollo en las cuencas, debido a los peligros que ello conlleva para la supervivencia de todo su ecosistema.

Nuestra hipótesis respecto a que “La complementariedad en los proyectos de infraestructura de las Cuencas del Rio de la Plata y del Amazonas contribuye a la generación de una pauta de desarrollo integral para los países de la región de América del Sur” queda corroborada mediante las siguientes conclusiones:

- En el caso de la Cuenca del Plata se destaca la importancia de la Hidrovía Paraná-Paraguay dentro del contexto del MERCOSUR, una obra de infraestructura que resulta un elemento clave para la integración física efectiva y que posibilita una expansión comercial de la región al tiempo que reduce los costos de transporte. De modo que la pauta de desarrollo en este caso esta íntimamente relacionada con la integración hídrica (el Acuerdo de Transporte Fluvial y el Programa de la Hidrovía). Esto es así dado que el comercio regional se multiplica como consecuencia de la modernización de los puertos, produciendo el incremento de las cargas transportadas. Además, la Hidrovía busca promover el desarrollo regional mediante la mejora de los vínculos con los centros comerciales y la prestación de salida al mar para Bolivia y Paraguay (UNESCO-WWAP, 2006).
- En cuanto a la Cuenca Amazónica, desde hace varias décadas la construcción y modernización de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones internas ha sido la vía para el desarrollo del sector agroindustrial, esencialmente para integrar el territorio de Brasil y comunicarlo de mejor forma con la economía mundial. A su vez, diversos proyectos buscan fortalecer la integración territorial de del gigante sudamericano con los países vecinos. Sin embargo, hay disparidad entre los países, ya que algunos como Chile y Bolivia disfrutan de otros ejes de integración consolidados.
- Lo cierto es que los países que forman la región de América del Sur se encuentran en diferentes etapas de desarrollo, y esto provoca dificultades tanto internas como para el

fortalecimiento de los bloques económicos. Entre ambos sistemas resulta compatible la inversión en infraestructuras logísticas debido a que son una parte importante en la integración, pero no así en los mercados que son la fuerza motriz. Por lo tanto, es necesario avanzar en la complementariedad de los bloques como el MERCOSUR y la CAN para coordinar las políticas macroeconómicas, bajo el reconocimiento de las asimetrías existentes.

- Los autores coinciden en que la etapa de rivalidad entre los dos principales socios del bloque de integración del Cono Sur: Argentina y Brasil, fue superada y luego pasamos a una nueva fase signada por la cooperación y la integración que dio como resultado el establecimiento de nuevas instancias de negociación, aunque no sin desafíos. Al comparar los proyectos realizados en ambas cuencas comprobamos que la región de la Cuenca del Amazonas lidera en su desarrollo y concreción, lo cual a las claras redundará en un mayor beneficio para los países que la integran.
- Ambas cuencas poseen una gran importancia geoestratégica para los países que las componen por su vinculación entre el océano Atlántico y el Pacífico, como así también por sus diversos corredores fluviales. En este contexto, la iniciativa presidencial para la integración de la infraestructura regional Sudamericana (IIRSA) representa el megaproyecto más acabado para la concreción del tan anhelado deseo de desarrollo para los países de la región Sudamericana.
- A partir de esta investigación es posible afirmar con mayor claridad que resta avanzar con una gran cantidad de proyectos de infraestructura e inversión que hoy por hoy están en su etapa de planificación y que una vez finalizados, probablemente signifiquen una mayor convergencia, complementariedad e integración entre ambas cuencas. Conforme con la evidencia teórico-empírica, la lista de proyectos que une a las cuencas es amplia, y esto colaborado a lo largo de los años a que las hipótesis de conflicto entre Brasil y Argentina, como también con el resto de los países de la región disminuyan, independientemente de los conflictos internos propios de cada Estado. Empero, el desarrollo ulterior tiene que seguir su curso por la vía de la sustentabilidad con una mayor conciencia del daño medioambiental.
- Las inversiones en infraestructura a partir de la creación de la IIRSA han colaborado de manera considerable al incremento de proyectos para el desarrollo y mediante diversos programas en toda la región desde la década del sesenta en adelante. Aún así, existen fragilidades vinculadas a la institucionalidad, los objetivos comunes y la participación que restan superar para lograr una mayor convergencia en la gobernanza de las aguas transfronterizas que permita ubicar a las cuencas en el centro del desarrollo para los países ubicados en América del Sur.

3. Logros, limitaciones, propuestas y aportes

La elaboración de esta tesis representó un desafío personal con constantes aprendizajes y con la principal motivación de encontrar y resaltar los caminos que se han recorrido en pos de la obtención de un modelo de desarrollo más autónomo. En este sentido, consideramos que el principal logro reside en haber investigado las conexiones entre dos de los más importantes ámbitos geoespaciales con los que contamos en nuestra región, y a su

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

vez, aportando un legado para futuros trabajos en materia de cooperación, concertación, diálogo e integración.

Como principal aporte, fue posible responder y corroborar la hipótesis planteada respecto a los desarrollos que han posibilitado la complementariedad de ambas cuencas, y fuimos avanzando en el cumplimiento de cada uno de los objetivos al caracterizar a las geografías en cuestión, relevando las líneas de planteamiento estratégico de Argentina y Brasil a lo largo del tiempo e identificando las propuestas y recomendaciones de geopolíticos contemporáneos.

Todo esto posibilitó cumplir con la tarea de estudiar los proyectos de infraestructura en curso para analizar las estrategias complementarias, identificando a su vez los inconvenientes. Esta labor ha sido emprendida bajo el reconocimiento de que, pese a los logros, resta un amplio camino por recorrer en cuanto a ámbitos de complementariedad, ya que como lo plantean los autores y expertos consultados, son muchas aún las oportunidades para planificar y desarrollar proyectos conjuntos, las cuales por su puesto requieren de grandes inversiones.

Si bien contestar la pregunta respecto a si los proyectos en curso son compatibles con un modelo de desarrollo más autónomo no fue nuestro objetivo central, consideramos que esta tesis puede ser de utilidad para quienes emprendan esta tarea en otros trabajos. Sin embargo, no nos cabe duda de que, cuanta más complementariedad obtengamos, más autónomo será el desarrollo que pueda obtener la región respecto de otros poderes intra o extra regionales. Claro está que ello dependerá de otras variables que quien investigue esta cuestión, deberá considerar.

Como resultado final contribuimos a contar con una visión novedosa en dos ámbitos: la primera por tratarse de un área de investigación específica, es decir, una disciplina que estudia la relación entre el espacio y la expansión del poder, anticipando y racionalizando las decisiones estratégicas de los países que ejercen poder fuera de sus fronteras nacionales; y la segunda, por ser un ámbito espacial acotado; es decir, la región de América del Sur, haciendo foco en las acciones llevadas a cabo por los países que se abordaron en este trabajo.

BIBLIOGRAFÍA

- Abdenur, A.E.; Pellegrino, A.P.; Porto, V.C.; Brasil, L. (2019). Los delitos ambientales en la Cuenca del Amazonas: el rol del crimen organizado en la minería. Edita: Programa El Pacto, Madrid (España). ISBN: 978-84-09-11889-2.
- Atencio, J. E. (1986). *¿Qué es la Geopolítica?* Pleamar, 5ta edición. Buenos Aires.
- Bara N., Pedro; S., R. J.; W., G. (2006). *Hacia un desarrollo sustentable e integrado de la Amazonía. Los corredores de transporte en la cuenca amazónica central - occidental y sus afluentes principales en Brasil, Colombia, Ecuador y Perú.* División de Recursos Naturales e Infraestructura Santiago de Chile, CEPAL.
- Balassa, B. (1961). *The Theory of Economic Integration.* George Allen & Unwin Ltd. London.
- Becker, Bertha, Amazonía. (2004). *Geopolítica na virada do III milenio,* Río de Janeiro, Garamond Ltda.
- Bertotto, J. M. (2014). El valor geopolítico según la evolución teórica: de Mackinder a Tuathail y Roccatagliata. 91 (587), 115-129. <http://cefadigital.edu.ar/handle/1847939/985>
- Boscovich, N. (1999). *Geoestrategia para la Integración Regional.* Editorial Ciudad Argentina, 1ª edición.
- Botero, R. (2020). *A better Amazon Road network for people and the environment. Proceedings of the National Academy of Sciences,* 117(13), 7095-7102. doi:10.1073/pnas.1910853117
- Botto, M. (2002). *Integración regional en América Latina.* Buenos Aires FLACSO. Consultado el 12/12/2020: http://legacy.flacso.org.ar/uploaded_files/Publicaciones/articulo_FLAJ.pdf
- Briano, J. (1972). *Geopolítica y Geoestratégica Americana.* Buenos Aires: Círculo Militar.
- Castro, T. de (1992). *Nossa América: geopolítica comparada.* Editor. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1992. Universidad de Texas, pp. 303.
- (1992). *Amazônia: geopolítica do confronto e geoestratégia da integração.* In: A Defesa Nacional Nro 755.
- Ceceña, A.E; Aguilar, P.; Motto, C. (2007). Territorialidad de la Dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana IIRSA, del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica. URL: <https://casamdp.files.wordpress.com/2013/08/cecec3b1a-iirsa.pdf>
- CEPAL (2013). *Guía y análisis y zonificación de cuencas hidrográficas para el ordenamiento territorial.* Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo de gobierno de Chile. URL: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36817/S2014205_es.pdf
- Cervo, A. L (2001). *Las relaciones Internacionales de América Latina: viejos y nuevos paradigmas.* Brasilia: IBRI.
- Chagas Jaguar Correia, E. (2011). *La Iniciativa par ala Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA- y su posición dentro de la Integración Suramericana: ¿Es IIRSA un regimen?* Tesis de Maestría, FLACSO sede Ecuador.
- Child, J. (1979). *Geopolitical Thinking in Latin America.* Latin America Research Review, N°2, vol. 14.
- Clausewitz, K. (2014). *De la Guerra.* Madrid: Esfera de los Libros.
- Costa Freitas, Jorge Mantel Da. (2004). *A escola geopolítica brasileira.* Río de Janeiro, Biblioteca do Exército Editora.
- Coutau-Begarie, H. (1985). *Antagonismos geopolíticos en América Latina.* En *Geoestrategia del Atlántico Sur.* Buenos Aires. IPN

- (1983). Geopolítica. El mar contra la tierra. En Parte III El poder marítimo. Castex y la estrategia naval.
- Covey K, Soper F, Pangala S, Bernardino A, Pagliaro Z, Basso L, Cassol H, Fearnside P, Navarrete D, Novoa S, Sawakuchi H, Lovejoy T, Marengo J, Peres CA, Baillie J, Bernasconi P, Camargo J, Freitas C, Hoffman B, Nardoto GB, Nobre I, Mayorga J, Mesquita R, Pavan S, Pinto F, Rocha F, de Assis Mello R, Thuault A, Bahl AA and Elmore A (2021). *Carbon and Beyond: The Biogeochemistry of Climate in a Rapidly Changing Amazon*. *Front. For. Glob. Change* 4:618401. doi: 10.3389/ffgc.2021.618401
- Daus, F. (1976). Fisonomía Regional de la República Argentina. Buenos Aires: Nova.
- Denzin, N. K. (1970). *Sociological Methods: a Source Book*. Aldine Publishing Company. Chicago.
- (1975). *The research act. A theoretical introduction to sociological methods*. New York: McGraw Hill.
- (1989). *Strategies of Multiple Triangulation. The Research Act: A theoretical Introduction to Sociological Methods*” New York: McGraw Hill.
- Do Couto e Silva, G. (1978). Geopolítica del Brasil. Traducción Paulo Schilling. Editorial EL Cid Editor. México.
- Escuela Superior de Guerra. (2001). Bases para el pensamiento estratégico. Buenos Aires: ESG.
- Eyng, V. (2018). Conservación a escala: La cuenca del río Amazonas. EARTH: <https://earthjournalism.net/stories/conservacion-a-escala-la-cuenca-del-rio-amazonas>
- Fraga, J. A. (1983). La Argentina y el Atlántico Sur. Buenos Aires: IPN.
- Fraga, R. (2016). Situación Geopolítica Argentina en relación a los principales Conflictos Internacionales vigentes. Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas.
- Fuentevilla, C.E. (2018). La Integración Regional en la perspectiva del IIRSA y la pertinencia geopolítica de la energía entre el 2005 y 2009. MILLCAYAC - Revista Digital de Ciencias Sociales. Vol.V. N° 9.ISSN: 2362-616x, pp. 305-320. Centro de Publicaciones. FCPyS. UN Cuyo. Mendoza.
- Guglielmelli, J. E. (1975). Argentina-Brasil: Enfrentamiento o alianza para la liberación. En Revista Estrategia N°36, Buenos Aires: IAEE y RRII.
- (1979) “¿Argentina insular o peninsular? (Reflexiones geopolíticas en torno al pensamiento del vicealmirante Segundo Storni)”, en J. E. Guglielmelli: Geopolítica del Cono Sur. Buenos Aires: El Cid Editor.
- (2007). Pensar con Estrategia. Universidad Nacional de Lanús.
- Guibert, M. (2005). La Cuenca del Plata: ¿un espacio regional transfronterizo? Reflexiones preliminares sobre los resultados del programa CDP. Universidad de Toulouse Le Mairail.
- Haushofer, Karl von. (1927). *Grenzen in jhrergeographischen und politischen Bedeutun*. Berlín.
- Herbas Camacho, G. y Molina S. (2005). IIRSA y la integración regional. Buenos Aires: CLACSO. OSAL, Observatorio Social de América Latina, año VI no. 17. Consultado el 13/12/2020: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/osal/20110313073251/41Camach.pdf>
- Informe IPCC (2013). Quinto Informe de Evaluación del IPCC, GT I. Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático.

*Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de
integración regional de Argentina y Brasil*

- (2014). Quinto Informe de Evaluación del IPCC, GT II. Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático.
- Kjellen, Rudolf,. (1975). Autarquía, en Augusto Rattenbach, Antología geopolítica, Buenos Aires, Pleamar.
- Kissinger, H. (1996). La Diplomacia. Barcelona, 1ª edición, traducción del inglés al castellano por Mónica Utrilla de Neira, 968 p. 23x15 cm, cartoné, ISBN 978-84-406-6137-1.
- (2016). Orden Mundial. 2 ed., Buenos Aires: Debate.
- Kaldor, M. (1999). *New and Old Wars: Organized Violence in a Global Era*. Stanford: University Press.
- Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history 1660-1783*.
<http://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm>
- Marini, J. F. (1985). El Conocimiento Geopolítico. Buenos Aires: Círculo Militar.
- Márquez G., C. (2017). La IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana) y los nuevos procesos de integración regional: ¿desarrollo autónomo o reprimarización de las economías del sur de América Latina? En Congreso: El Extractivismo en América Latina: Dimensiones Económicas, Sociales, Políticas y Culturales, pp.1-19, Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Mattos, C. de M. (1977). La geopolítica y las proyecciones del poder. Rio de Janeiro: BIBLIEX.
- (1990). Geopolítica y Teoría de las Fronteras. Buenos Aires: Círculo Militar.
- (1980). Uma geopolítica Pan-Amazônica. Rio de Janeiro: BIBLIEX
- (1991). *A importância geopolítica da Amazônia Brasileira*. In: Revista da Escola Superior de Guerra Nro 19.
- (1997). Geopolítica y teoría de las fronteras. Buenos Aires: Círculo Militar.
- Mattos, Adherbal de Meira. (1991). *Os interesses internacionais sobre a Amazônia Brasileira. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos*.
- Medina P., M.; Carrillo S., G. (). La Cuencas Amazónica y su importancia estratégica en el caso de la amazona venezolana, URL:
<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal4/Geografiasocioeconomica/Geopolitica/05.pdf>
- Mello Sant'anna, F.; Villar, Pilar C. (2015). Gobernanza de las aguas transfronterizas: fragilidades institucionales en América del Sur América Latina Hoy, vol. 69, enero-abril, 2015, pp. 53-74. Universidad de Salamanca, España.
- Mendel, W. (2000). El Amazonas Brasileño: controlando la hidra. URL: <http://www-cgsc.army.mil/milrev/Spanish/Mar00> .
- Methol Ferré, A. (2007). Uruguay como problema ¿Cuáles son las posibilidades de independencia real, si es que existen, de un país como Uruguay? y otros trabajos. ISSN: 0328-0446 – EISSN:1850-1826. Electroneurobiología vol. 15 (5), pp. 3-104.
- (2013). Mercosur: Significado y posibilidades. Cap. 6 en Los Estados continentales y el Mercosur. Montevideo: HUM
- Moscoso V., J. (2014). La Integración Económica de la Cuenca Amazónica. *Center for Latin American Studies at the University of Miami. Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, Vol. 12, No. 1 (Jan. 1970), pp. 84-89, <http://www.jstor.org/stable/174846>
- Organización de Estados Americanos (1977). Cuenca del Plata. Estudio llevado a cabo por la Unidad Técnica durante el periodo 1973-1976. Gobierno de Argentina. Programa de Desarrollo Regional. II - Cuenca Inferior del Río Bermejo. Washington, D. C. URL: <http://www.oas.org/dsd/publications/unit/oea22s/begin.htm>

- (1993). Programas Binacionales de Cooperación Fronteriza - Un Modelo para el Desarrollo de la Amazonía. Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos. Secretaría Ejecutiva para Asuntos Económicos y Sociales del departamento de desarrollo Regional y Medio Ambiente, Washington, D.C. URL: <https://www.oas.org/dsd/publications/Unit/oea08b/begin.htm#Contents>
- Puig, J. C. (1984). La política exterior argentina: incongruencia epidérmica y coherencia estructural, en Autores Varios, América Latina: políticas exteriores comparadas. Buenos Ares.: Grupo Editor Latinoamericano, Tomo 1, pp.24-9
- Storni, S. R. (2009). Intereses argentinos en el Mar. (2° ed. 1° imp.). Armada Argentina.
- Prebisch, R. (1986). El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas, en Desarrollo Económico, vol. 26, núm. 103, pp. 479-502
- (1970). Transformación y desarrollo: la gran tarea de América Latina. Informe presentado al Banco Interamericano de Desarrollo, pról. Felipe Herrera, México, FCE, 1970 (Sección de Obras de Economía).
- (1978). Capitalismo periférico: crisis y transformación, México, FCE.
- Rascovan, A. (2015). La infraestructura y la integración regional en América del Sur. Una visión geopolítica de los proyectos ferroviarios en el marco de IIRSA-COSIPLAN.
- (2017). *International Railways in Argentina: Rethinking International Relations and Regional Integration Studies in the Southern Cone*, Mobility in History, Vol. 8.
- Ratzel, Friedrich (1975). Ubicación y Espacio, en AA VV: Antología Geopolítica. Buenos Aires: Pleamar.
- Rojas, I. F. (1974). Intereses argentinos en la Cuenca del Plata, su abandono antihistórico a partir de la quiebra institucional de la libertad. Buenos Aires: Ediciones Libera.
- (1979). La Ofensiva Geopolítica Brasileña en la Cuenca del Plata. Buenos Aires: Ediciones NEMONT.
- Rosendo, F. (1999). Una visión política del Mercosur, en Jorge Campbell (ed.): Mercosur entre la realidad y la utopía, Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires.
- Russell, R; Tokatlián, J.G (2002). El lugar del Brasil en la política exterior de la Argentina: la visión del otro. Desarrollo Económico, vol. 42, Nro. 167, pp. 405-428.
- Ohanessian, F. J. (2007). La Necesidad de un Pensamiento Talasopolítico Argentino, EDN. ISSN 1515 – 7113, CABA.
- Spykman, N. (1944). *The Geography of the Peace*, N. York.
- Storni, Segundo (1916 [2009]) Intereses argentinos en el mar. Buenos Aires: Armada Argentina. [Edición digital en URL: <http://www.mindef.gov.ar/publicaciones/pdf/Libro-Intereses-Argentinos-en-el-Mar-Segundo-Storni.pdf>
- Terrazas, R. (2016). Hidrovías para el desarrollo y la integración suramericana. CAF- Banco de Desarrollo de América Latina. Editorial: Corporación Andina de Fomento. SBN: 978-980-422-043-2
- Travassos, M. (1978). Proyección Continental del Brasil. Buenos Aires: El cid editor.
- Wallerstein, I. (2005). Análisis de sistemas-mundo. Una introducción, 2a. edición, México, Siglo XXI Editores
- (2007). Geopolítica y Geocultura. Editorial Kairòs, S.A.
- Welch, C. (2021). El primer estudio de los gases de efecto invernadero de la selva amazónica sugiere que está empeorando el cambio climático. National Geographic: <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/2021/03/la-selva-amazonica-parece-estar-contribuyendo-al-cambio-climatico>

Instrumentos Internacionales

- Acuerdo Tripartito sobre Corpus-Itaipú de 1979. URL: <https://www.comip.org.ar/wp-content/uploads/2017/05/acuerdo-tripartito-1979.pdf>
- Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>
- Agenda de Acción de Addis Abeba sobre la Financiación para el Desarrollo (2015). URL: https://unctad.org/meetings/es/SessionalDocuments/ares69d313_es.pdf
- Acuerdo de París sobre el Cambio Climático (2015). URL: <http://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/spa/109s.pdf>
- CAF. (2020). Convenio Constitutivo Corporación Andina de Fomento. URL: <https://www.caf.com/media/2826051/convenio-constitutivo-espanol-mar2020.pdf>
- CIC-El Tratado de la Cuenca del Plata. URL: <https://cicplata.org/es/el-tratado-de-la-cuenca-del-plata/>
- Comisión Mixta de Cooperación Amazónica - Ecuatoriano - Colombiana - Plan de Ordenamiento y Manejo de las Cuencas de los Ríos San Miguel y Putumayo (1987). OEA. Secretaria Ejecutiva para Asuntos Económicos y Sociales, Departamento de Desarrollo Regional, Washington. URL: <https://www.oas.org/DSD/publications/Unit/oea32s/begin.htm#Contents>
- Declaración Conjunta de los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata, <https://cicplata.org/wp-content/uploads/2016/12/declaracion-conjunta-de-los-cancilleres-de-los-paises-de-la-cuenca-del-plata.pdf>
- Estatuto del Comité Intergubernamental Coordinadora de los países de la Cuenca del Plata-CIC (2001). URL: <https://cicplata.org/wp-content/uploads/2016/12/estatuto-vigente-del-cic.pdf>
- FONPLATA. Convenio Constitutivo del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata. URL: <https://www.fonplata.org/sites/default/files/paginas-fonplata/archivos/Convenio%20Constitutivo%20-%20Actualizacion%202018.pdf>
- Reglamento Interno del CIC (2002), <https://cicplata.org/wp-content/uploads/2016/12/reglamento-interno-vigente-del-cic.pdf>
- Reglamento de la Secretaría Permanente de la organización del Tratado de Cooperación Amazónica. URL: <http://www.otca-oficial.info/assets/documents/20160629/eb44e916695c39f6633f92ee1b8f48de.pdf>
- Marco de Sendai para la Reducción de Riesgos de Desastres (2015-2030). URL: <http://www.otca-oficial.info/assets/documents/20170202/eca0bd4139241225dec2501dbc3028bd.pdf>
- Tratado de la Cuenca del Plata (23/04/1969). URL: <https://cicplata.org/wp-content/uploads/2016/12/tratado-de-la-cuenca-del-plata.pdf>
- Tratado de Cooperación Amazónica y Protocolo de Enmienda (2/07/1978). URL: <http://www.otca-oficial.info/assets/documents/20160629/488ec01c1ab55922e4797d9d49e2934c.pdf>
- <http://www.otca-oficial.info/assets/documents/20160629/bc822314f4b8cede7cf30f7e44555e66.pdf>

Sitios Digitales:

- Asociación Latinoamericana de Integración: <http://www.aladi.org/>
- BBC Mundo. Carretera transamazónica, ¿sueño o pesadilla? URL: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/01/110128_peru_brasil_carretera_amazonas_lav

Los sistemas de la Cuenca del Plata y del Amazonas en la estrategia de integración regional de Argentina y Brasil

Cuenca del Plata: https://www.ecured.cu/Cuenca_del_Plata

- <http://www.cuencadelplata-granchaco.org/cuenca-del-plata/>
- <http://www.oas.org/dsd/plata/numerosf.htm>
- https://cicplata.org/es/?id=lc_infogen

Cuenca del Amazonas: <https://www.alianzadelclima.org/asociaciones-indigenas/cuenca-amazonica.html>

- <http://otca.org>
- https://www.ecured.cu/Cuenca_del_Amazonas
- https://www.bbc.co.uk/spanish/specials/1330_amazon/page3.shtml
- <https://www.geoenciclopedia.com/rio-amazonas/>
- <https://sinchi.org.co/region-de-la-cuenca-del-rio-amazonas1>
- https://www.udape.gob.bo/portales_html/portalSIG/atlasUdape1234567/atlas09_2007/html/h00f.htm
- <https://hispagua.cedex.es/sites/default/files/especiales/Trasvases/monograficocuenca2012/Amazonas.html>

Escuela Superior de Guerra de Brasil: <http://www.esg.br/> Instituto Geográfico Nacional: <http://www.ign.gob.ar/>

Escuela Defensa Nacional: <http://www.edena.mindef.gob.ar/>

Fonplata: <https://www.fonplata.org/es/institucional>

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. URL: www.iirsa.org/

Instituto Brasileiro Do Meio Ambiente os recursos Naturais Renovaveis. (2004). *Sistema nacional de prevenção e combate aos incêndios forestais*. URL: <http://www.ibama.gov.br/>

Instituto de divulgação da Amazônia. Projeto Uirá: <http://www.idamazon.com.br/>

Instituto Nacional de Pesquisas. Programa Amazônia. URL: <http://sputnik.dpi.inpe.br:1910/col/dpi.inpe.br/vagner>