

OCIPEX

GT AGROINDUSTRIA
Y DESARROLLO
RURAL



*Desarrollo productivo,
federalismo e
integración regional*

LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL DESDE UNA PERSPECTIVA FEDERAL Y GEOPOLÍTICA

Índice

Resumen	2
La proyección argentina desde la Cuenca del Plata al Polo Sur a través de Malvinas y el Atlántico Sudoccidental.....	3
Características técnicas de la HPP y de la VNT	4
La Hidrovía Paraguay-Paraná en clave geopolítica	6
La importancia estratégica de la Hidrovía Paraguay-Paraná para Argentina, Brasil, Bolivia y Paraguay	9
BOLIVIA	12
BRASIL	12
PARAGUAY	13
Federalismo e integración: la importancia de la VNT para las provincias del litoral argentino	14
Provincia de Misiones	15
Provincia de Corrientes	18
Provincia de Entre Ríos	21
Provincia de Formosa	23
Provincia del Chaco.....	25
Provincia de Santa Fe	28
Provincia de Buenos Aires	31
Ejes programáticos y elementos centrales para repensar la Planificación Estatal de la Vía Navegable Troncal	36
Anexos	39

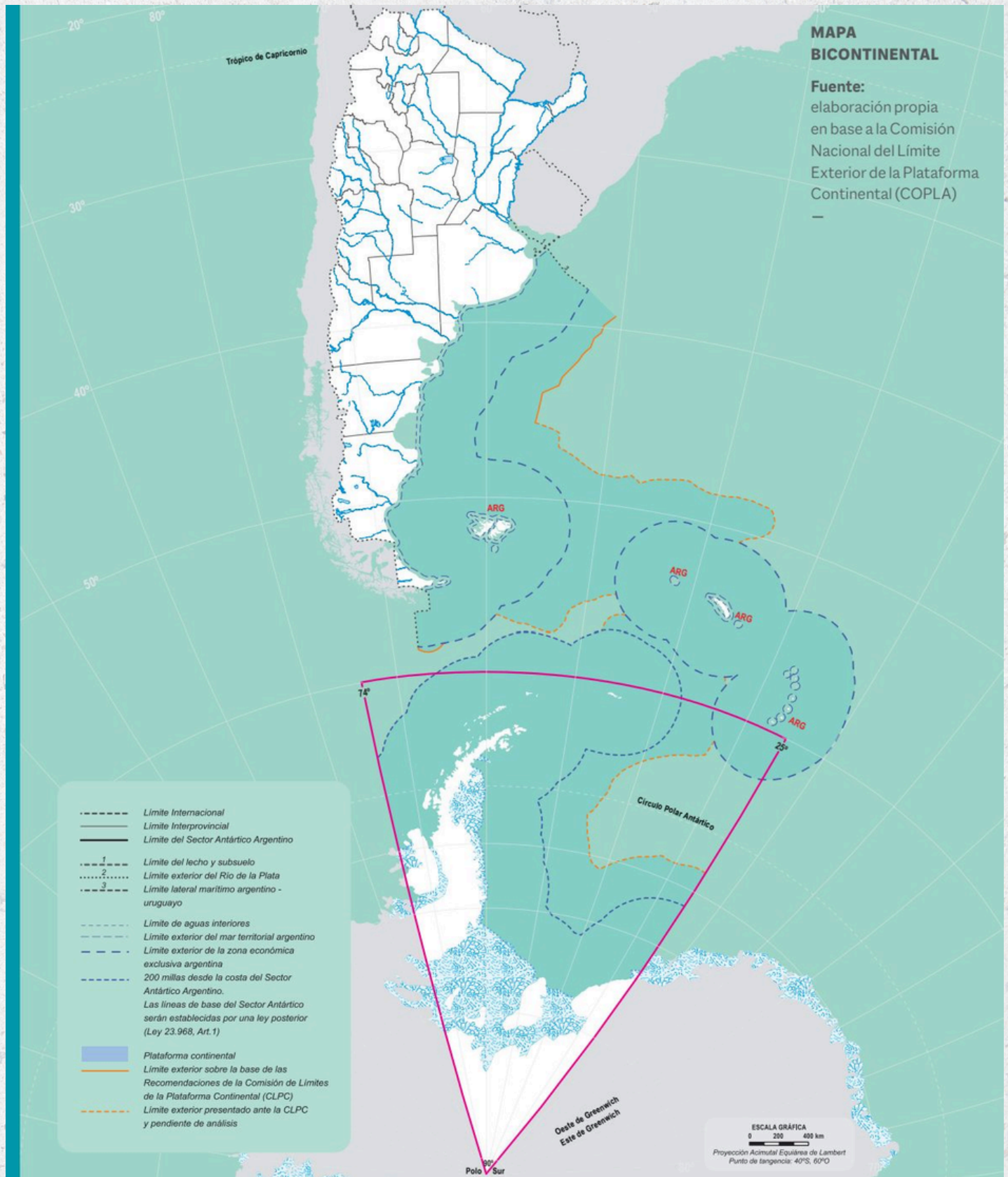
Resumen

En el marco del 30° aniversario de la entrada en vigor del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná en 1995, el presente informe se propone realizar un análisis integral sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) y la Vía Navegable Troncal (VNT), corredores fluviales estratégicos para la economía nacional y regional, ubicados dentro del Sistema de la Cuenca del Plata.

Usualmente, diversos trabajos se han enfocado en analizarlos como soporte logístico del modelo agroexportador, con epicentro en el nodo portuario del Gran Rosario. Esta mirada restringida invisibiliza la complejidad y diversidad de funciones, actores y flujos que configuran estos corredores fluviales. Son pocos los enfoques que destacan que el tráfico descendente en la VNT cuadruplica al ascendente, donde el 54% corresponde a combustibles y biodiésel, un 44% a cereales y oleaginosas, y solo un porcentaje mínimo al transporte de cabotaje de productos químicos y bienes industriales. Por otra parte, tampoco se estudia por qué las regiones productivas de nuestro país no logran aprovechar plenamente estos corredores fluviales.

En este sentido, el trabajo sostiene que la verdadera importancia de la HPP y de la VNT trasciende su rol como corredor agroexportador. Su valor estratégico, tanto para el desarrollo de las siete provincias involucradas como para el conjunto del país, exige una visión integral que combine su función logística con impactos multidimensionales: económicos, en términos de diversificación productiva; sociales, en materia de integración territorial; ambientales, en cuanto a sostenibilidad; y, por supuesto, geopolíticos. La interacción con rutas del MERCOSUR y obras de infraestructura sobre el Paraná demuestra su potencial como sistema multimodal. Ya no sólo como una ruta de exportación, sino como una columna vertebral capaz de articular ciudades del interior, fortalecer cadenas productivas locales y posicionar al país en los mercados globales. Esta perspectiva redefine la hidrovía como eje clave para un desarrollo federal equilibrado y estratégico.

La proyección argentina desde la Cuenca del Plata al Polo Sur a través de Malvinas y el Atlántico Sudoccidental



Fuente: Una Nación en el Mar - La proyección argentina desde la Cuenca del Plata al Polo Sur a través de Malvinas y el Atlántico Sudoccidental (OCIPEx, 2022).

Características técnicas de la Hidrovía

Paraguay-Paraná y la Vía Navegable Troncal.

Mientras la HPP abarca los 3.442 km de sistema fluvial multinacional, compartido entre cinco países, la VNT se distingue por ser el tramo de 1.635 km sujeto a la jurisdicción nacional, que va desde la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay, en Barranqueras (Chaco), hasta la desembocadura del Río de la Plata (1). A lo largo de su recorrido, articula el desarrollo de siete provincias argentinas (Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones) y alberga un total de 79 puertos (2).

Esta vía navegable vincula las terminales fluviales del Río Paraná y del Río de La Plata con el océano. Su ancho promedio es variable y dependiendo de los tramos, ronda entre 100 y 120 metros aproximadamente. Además, se divide en tres tramos principales:

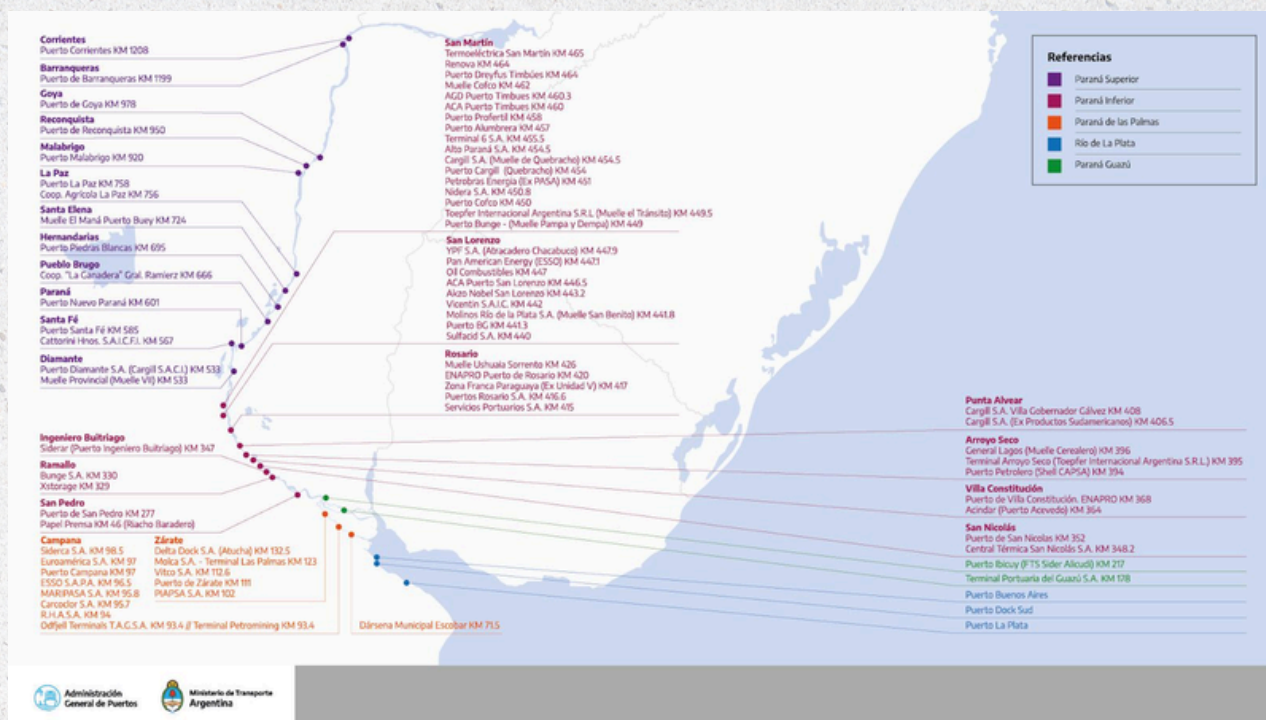
- Río de la Plata (239 km hacia el océano),
- Paraná inferior (desde el km 0 hasta la ciudad de Santa Fe, km 590) y
- Paraná superior (desde Santa Fe hasta Confluencia, km 1240).

Los puertos son un eslabón clave en el comercio internacional, ya que conectan la producción local con los mercados globales. A pesar de la falta de inversiones estratégicas, Argentina cuenta con una infraestructura portuaria a gran escala, la cual permite reducir costos de traslado y fomenta una logística con impronta federal, orientada al desarrollo productivo y a la competitividad nacional. Para comprender la relevancia de la VNT y los puertos que la componen, resulta importante mencionar al nodo portuario Gran Rosario, en Santa Fe, ya que se posiciona como uno de los principales polos del mundo en exportación de granos, aceites y subproductos. En 2023, a pesar de la sequía, se ubicó tercero a nivel global tras Nueva Orleans (EE.UU.) y Santos (Brasil) (3). Por su parte, el puerto de Buenos Aires es el principal centro de carga de contenedores del país, mientras que el Puerto de Dock Sud destaca en la logística de productos químicos, hidrocarburos y carga pesada.

(1) Una Nación en el Mar. ¿Qué es la Vía Navegable Troncal?. Pág 26. https://ocipex.com/wp-content/uploads/2022/09/Una_Nacion_en_el_Mar_Digital.pdf

(2) La Vía Navegable Troncal. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/via-navegable-troncal/la-via-navegable-troncal-en-argentina>

(3) Ranking de nodos portuarios agroexportadores del mundo en 2023. <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/el-gran-6>



Fuente: Puertos en la VNT en diferentes tramos. Administración General de Puertos (4).

El transporte de cabotaje suele estar compuesto en un 54% por combustibles y biodiésel, y en un 44% por cereales y oleaginosas, embarcados principalmente desde el puerto de Barranqueras (Chaco) hacia el complejo agroexportador del Gran Rosario. En menor medida, se movilizan aceites, productos químicos, manufacturas e insumos industriales. En sentido inverso, es decir, aguas arriba, los puertos nacionales reciben fertilizantes provenientes sobre todo de la planta de Profertil en Bahía Blanca, y combustibles provenientes de distintos puntos del país (5).

En este contexto, la VNT no sólo es una arteria esencial del sistema fluvial interno, sino que también encarna una dimensión federal para el desarrollo, contribuyendo a reducir costos logísticos, facilitar la circulación de mercancías y fortalecer la competitividad regional.

(4) Puertos en la VNT. Ver mapa ampliado en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/03_mapa_puertos_via_navegable_troncal.png.

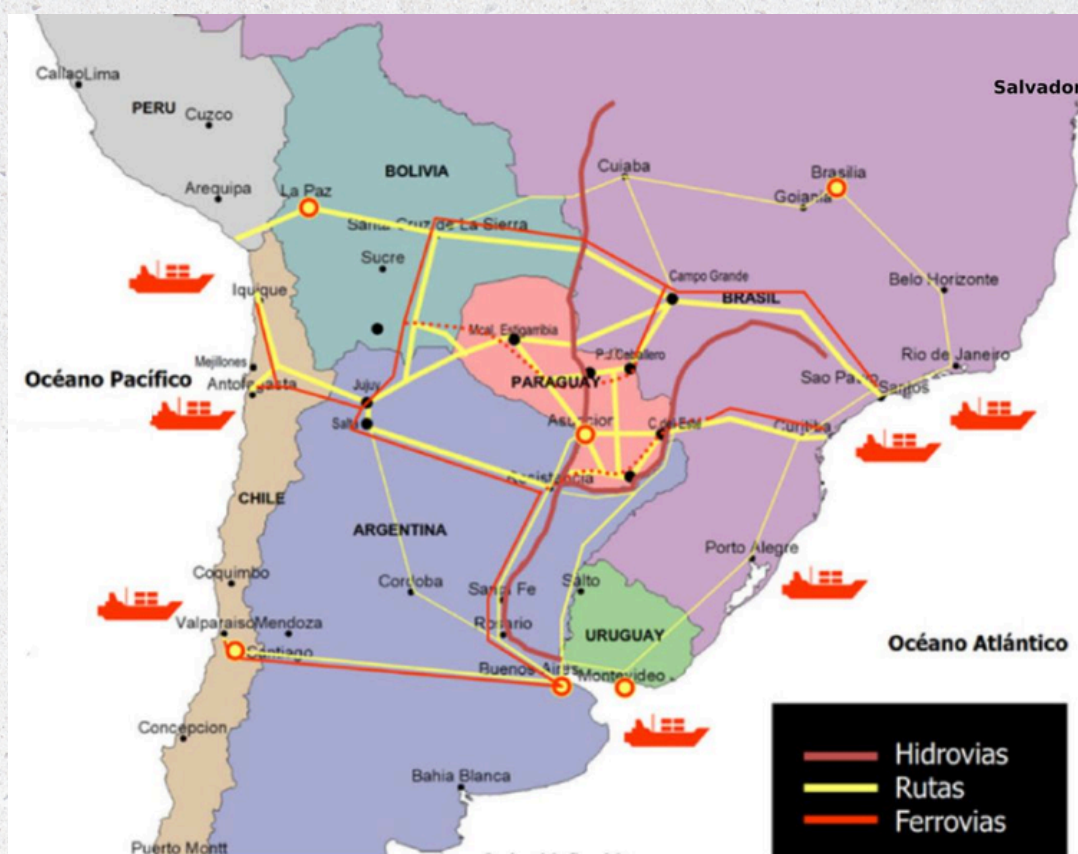
(5) Hidrovía Paraguay-Paraná. <https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/96773>

La Hidrovía Paraguay-Paraná en clave geopolítica

La HPP posee un valor geopolítico y geoestratégico fundamental para el desarrollo económico de Argentina y para los países nucleados en la Cuenca del Plata (Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay). Este corredor estratégico con más de 3.400 km, que se extiende desde Puerto Cáceres (Brasil) en el Norte hasta Puerto Nueva Palmira (Uruguay) en el Sur, es vital para el transporte de commodities agroindustriales y minerales desde el interior del continente hacia los puertos. Dentro de este sistema fluvial, el tramo argentino o la VNT, cumple una función dual: por un lado, articula el tránsito de cargas entre las provincias del litoral y los puertos de ultramar; por otro, opera como interfaz crítica entre la producción regional suramericana y los mercados globales, donde decisiones sobre su infraestructura y gobernanza repercuten directamente en la competitividad de toda la región. A mayor escala, la HPP tiene potencial para convertirse en el principal corredor Norte-Sur si se articula con iniciativas de conectividad bioceánica.

Entre los productos transportados en mayor volumen se destacan los granos, los combustibles y, particularmente, el mineral de hierro proveniente del macizo de Urucum, en Corumbá (Brasil), y del yacimiento Cerro Mutún, en Puerto Suárez (Bolivia), dos de las mayores reservas mundiales de hierro y manganeso. El mineral extraído en Urucum es transportado en barcazas desde el puerto de Ladario hasta los nodos logísticos del Gran Rosario (Argentina) y Nueva Palmira (Uruguay), donde se realiza el trasbordo a buques oceánicos. Esta dinámica refleja el papel central de las hidrovías como ejes de integración productiva, logística y exportadora para los países del Cono Sur (6).

(6) Santa Fe al Norte de la HPP <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/en-el-tramo>



Fuente: Interdependencia de la HPP con los corredores bioceánicos. Agricultura, Ganadería y Pesca. 2020.

La desembocadura de la Cuenca del Plata, ubicada en la región del Río de la Plata, funciona como una puerta de entrada de productos manufacturados al continente y, al mismo tiempo, como la principal vía de salida para las exportaciones agroindustriales. Esta región concentra una significativa densidad poblacional y política: cuatro de las cinco capitales de los países que integran la Cuenca (Asunción, Buenos Aires, Brasilia y Montevideo) se encuentran dentro de su área de influencia. En el caso argentino, las provincias situadas en torno a las subcuencas de los ríos Paraná y Uruguay aportan el 90% de los cereales y las oleaginosas a nivel nacional y son responsables del 70% del stock bovino del país. Para Brasil, estos valores representan el 30% y el 10% respectivamente. Por otro lado, la matriz productiva uruguaya depende casi exclusivamente de la subcuenca del Río Uruguay y del Río de la Plata, produciendo el 100% de cereales y oleaginosas y concentrando el 80% de su stock ganadero en estas áreas. Para Paraguay, la expansión productiva y comercial del cultivo de soja generó una dependencia casi absoluta de las subcuencas. En definitiva, la Cuenca del Plata genera más del 60% del PIB de los países mencionados, y se constituye como un área fundamental para la producción agroalimentaria a nivel global (7).

(7) Una Nación en el Mar. Economía. Pág 30.

https://ocipex.com/wp-content/uploads/2022/09/Una_Nacion_en_el_Mar_Digital.pdf



Fuente: Países de la Cuenca del Plata. Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata. (CICPLATA) (8)

Dentro de este entramado regional, el transporte de cabotaje en la VNT, que recorre exclusivamente territorio argentino, conecta regiones productivas con polos industriales, aunque con una marcada concentración en sus cargas de combustibles y granos. Pese a su rol estratégico para el traslado de estos commodities, las asimetrías regionales exigen transformarla en un eje de desarrollo integral mediante la industrialización del litoral. Esta estrategia no sólo potenciaría la logística fluvial, sino que diversificaría las economías provinciales, integraría cadenas productivas y reduciría la dependencia del comercio de materias primas.

Es importante destacar que la operatividad logística y comercial de la HPP se encuentra dominada por un número reducido de empresas globales, tanto en el transporte fluvial como en la exportación de commodities. Por ejemplo, en el sector naviero, sólo cinco compañías controlan el 75% de la cuota semanal de carga: Hamburg Süd (Alemania), MSC (Suiza/Italia), Maersk (Dinamarca), Hapag-Lloyd (Alemania) y Evergreen (Taiwán), con presencia secundaria de CMA CGM (Francia) y MOL (Japón). Esta concentración refleja la dependencia de Argentina y los países de la Cuenca del Plata de capitales extranjeros para el transporte marítimo-fluvial, pese a que el 77% de los puertos de la Vía Navegable Troncal (VNT) son argentinos (78 de 101), con fuerte concentración en Buenos Aires y Santa Fe (9).

(8) Mapa Países de la Cuenca del Plata. <https://cicplata.org/wp-content/uploads/2019/08/cuenca-del-plata.png>.

(9) Una Nación en el Mar. Economía. Pág 34 y 35.

https://ocipex.com/wpcontent/uploads/2022/09/Una_Nacion_en_el_Mar_Digital.pdf

En lo que respecta al sector agroexportador argentino, se observa que sólo cuatro corporaciones acaparan el comercio de productos y subproductos agroindustriales: Cargill, Bunge, Archer Daniels Midland (ADM) y Louis Dreyfus Company (LDC), seguidas por Viterro y COFCO. Las firmas de capitales nacionales, como Aceitera General Deheza (AGD), Molinos Agro, la Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA), YPF, entre otras, participan con una cuota menor, aunque relevante en nichos específicos.

COMPLEJO MAÍZ  1) ADM AGRO 2) CARGILL 3) COFCO 4) VITERRA 5) AGD	COMPLEJO SOJA  1) VITERRA 2) CARGILL 3) LDC 4) BUNGE 5) MOLINOS AGRO	COMPLEJO TRIGO  1) VITERRA 2) MOLINO CAÑUELAS 3) FIDEICOMISMO FAIM 4) LDC 5) LAGOMARSINO
COMPLEJO GIRASOL  1) VITERRA 2) AGD 3) COFCO 4) UNIÓN AGR. DE AVELLANEDA 5) BUNGE	COMPLEJO CEBADA  1) MALTERÍA PAMPA 2) CERV. Y MALTERÍA QUILMES 3) VITERRA 4) ACA 5) BOORTMALT	COMPLEJO SORGO  1) UNIÓN AGR. DE AVELLANEDA 2) ACA 3) VITERRA 4) GEAR 5) AMAGGI

La importancia estratégica de la Hidrovía Paraguay-Paraná para Argentina, Brasil, Bolivia y Paraguay

Las vías navegables se tornan fundamentales para aquellos Estados que no cuentan con inserción directa al espacio marítimo, como por ejemplo, el Estado Plurinacional de Bolivia y la República del Paraguay, ya que su oferta exportable necesita conectarse mediante puertos de distinto calado, tales como los de la República Argentina, la República Oriental del Uruguay o la República Federativa de Brasil para su transbordo a buques de ultramar.

Subcuencas en la Cuenca del Plata



Hidrovías en la Cuenca del Plata



Fuente: Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata, 2016.

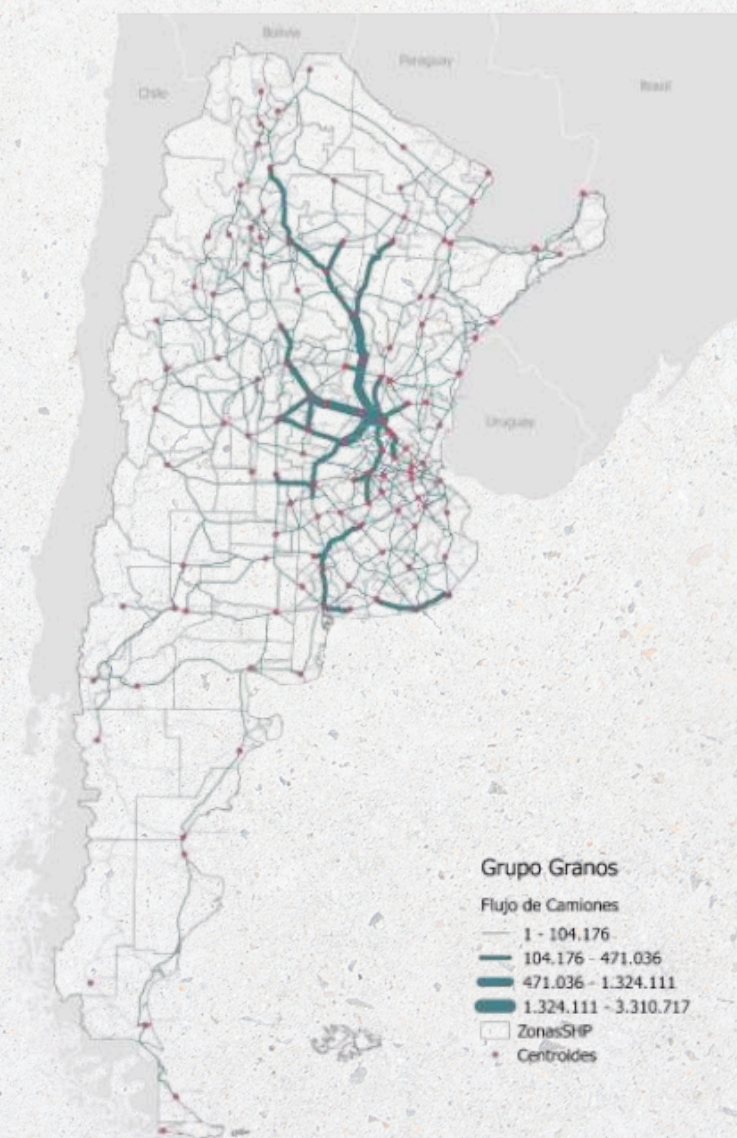
Para nuestro país, puntualmente, los sistemas de transporte más convenientes para las exportaciones de graneles líquidos o sólidos al mercado internacional son los compuestos por barcazas y remolcadores. Con una capacidad de carga masiva entre 12.000 y 18.000 toneladas, ofrecen ventajas significativas frente al transporte ferroviario o vial: menor costo de inversión y mantenimiento, menor consumo de energía, mejor capacidad de carga y menores costos de transporte en distancias considerables. En trayectos superiores a los 800 km, el transporte fluvial resulta el más eficiente: un tren de barcazas puede movilizar hasta 54.000 toneladas, lo que equivale a 1.080 vagones ferroviarios o casi 2.000 camiones, consolidándose como la opción más ventajosa en términos logísticos y económicos (10).

(10) Navegabilidad de la HPP

https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/archivos/000071_Hidrov%C3%A1Da%20Paraguay-Paran%C3%A1%2028HPP%29.pdf



Sin embargo, la realidad es otra. La logística granaria, por ejemplo, que participa en los campos y los acopios, las industrias y los puertos, se vincula principalmente vía terrestre, mediante transporte automotor (90%), ferroviario (9%) y en menor medida, fluvial (1%).



En este marco, resulta relevante analizar la dinámica regional. La participación activa de Bolivia, Brasil y Paraguay en el uso de la HPP (y de la VNT), y en la importancia significativa que estos países asignan a la navegación fluvial como vía principal de salida al Atlántico.



BOLIVIA

En el caso de Bolivia, país sin litoral marítimo, la HPP adquiere un rol vital para su inserción comercial. El desarrollo agroindustrial en Bolivia, impulsado desde los años 50 en tierras bajas y yungas, se concentra principalmente en el departamento de Santa Cruz, con cultivos como soja, girasol, caña y algodón orientados al mercado externo. Paralelamente, la agricultura familiar abastece fuertemente al mercado interno con frutas y hortalizas, sustentando la soberanía y la seguridad alimentaria nacional (11). Por otro lado, la logística de exportación depende de corredores clave, como la HPP, que conecta la producción boliviana con puertos estratégicos en la región, destacando Puerto Suárez (Bolivia) y el puerto de Corumbá (Brasil) ubicado sobre el río Paraguay, utilizados para el transporte de granos y minerales. Esta infraestructura fluvial, junto con proyectos de integración fronteriza, facilita el acceso a mercados internacionales y reduce costos operativos. Aunque la minería y los hidrocarburos son pilares tradicionales de la economía boliviana, el enfoque actual prioriza la diversificación productiva y el fortalecimiento de infraestructura para potenciar la competitividad agroindustrial.



BRASIL

Si para Bolivia la HPP constituye una salida imprescindible al océano, para las regiones interiores de Brasil, particularmente Mato Grosso y Mato Grosso do Sul, la hidrovía opera como un atajo logístico estratégico, evitando las rutas terrestres más costosas hacia puertos propios del Atlántico (12). En este esquema, los puertos fluviales de Cáceres, Corumbá y Puerto Murtinho, distribuidos a lo largo del río Paraguay, conectan las vastas zonas productoras del interior brasileño con la red de la HPP (13).

(11) Impactos y tendencias del modelo agroindustrial en las tierras bajas de Bolivia

[https://www.researchgate.net/profile/Carmelo-](https://www.researchgate.net/profile/Carmelo-Rivero/publication/344366746_Impactos_y_tendencias_del_modelo_agroindustrial_en_las_tiemras_bajas_de_Bolivia/links/5f6cda5d299bf1b53ef09417/Impactos-y-tendencias-del-modelo-agroindustrial-en-las-tiemras-bajas-de-Bolivia.pdf)

[Rivero/publication/344366746_Impactos_y_tendencias_del_modelo_agroindustrial_en_las_tiemras_bajas_de_Bolivia/links/5f6cda5d299bf1b53ef09417/Impactos-y-tendencias-del-modelo-agroindustrial-en-las-tiemras-bajas-de-Bolivia.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Carmelo-Rivero/publication/344366746_Impactos_y_tendencias_del_modelo_agroindustrial_en_las_tiemras_bajas_de_Bolivia/links/5f6cda5d299bf1b53ef09417/Impactos-y-tendencias-del-modelo-agroindustrial-en-las-tiemras-bajas-de-Bolivia.pdf)

(12) Aunque la hidrovía ofrece una alternativa eficiente, el transporte terrestre (carretero/ferroviario) sigue siendo la opción principal para estas regiones, lo que condiciona sus costos logísticos.

(13) El transporte de granos desde Mato Grosso y Mato Grosso do Sul por la HPP.

<https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/72412>

Este rol logístico adquiere mayor relevancia al considerar el crecimiento agroindustrial del país. En tan solo medio siglo, Brasil ha experimentado un notable crecimiento de dicho sector. Este éxito se sustenta en una logística eficiente y una infraestructura clave para la exportación, donde destacan tanto la HPP como el estratégico Puerto de Santos, en la costa atlántica del sudeste brasileño. También porque ha sido impulsado por factores como la planificación agroproductiva estatal y el aumento de la demanda mundial de alimentos y biocombustibles. Asimismo, cabe destacar que la producción se articula en diferentes estados: Paraná lidera la producción de soja y maíz; Mato Grosso do Sul emerge como nodo logístico vital, facilitando la cooperación transfronteriza con Bolivia y Paraguay mediante corredores viales para el flujo de commodities; mientras que São Paulo y Río Grande del Sur concentran cerca de 250 fábricas de maquinaria agrícola. La HPP, por su parte, permite el traslado y trasbordo eficiente de variedad de navíos. Desde barcasas que llegan desde regiones productivas del interior del continente hasta buques oceánicos en el Puerto del Gran Rosario (14).

Sin embargo, pese a estas ventajas, persisten algunos desafíos que ya se encuentran siendo trabajados por el Gobierno de la República Federativa de Brasil: los pequeños y medianos productores, claves en la producción de alimentos en Brasil que emplea el 70% de la fuerza laboral rural (15), enfrentan limitaciones relacionadas al acceso a la tierra y a mercados que aún siguen estando, pese a la efectiva y constante planificación estatal, en manos de grandes actores del agronegocio.



PARAGUAY

Paraguay, el otro país sin litoral marítimo de la región, ha sabido capitalizar su herencia fluvial como ningún otro. Con la tercera flota de barcasas más grande del mundo, la HPP le permite exportar soja, cuya producción se multiplicó por 17 desde la década de los 80, y posicionarse como actor logístico clave dentro de la Cuenca del Plata. En tanto a la producción de soja, la misma se concentra en la región Oriental, especialmente en Alto Paraná, Itapúa y Caaguazú, aunque también se ha extendido hacia San Pedro, Amambay y el departamento de Misiones, demostrando una diversificación espacial impulsada por la adopción de tecnología y mecanización. Sin embargo, este crecimiento agroindustrial no sería sostenible sin una infraestructura logística eficiente, donde la HPP juega un rol estratégico al conectar al país con los mercados globales.

(14) Plan Safra, una política de Estado al servicio de la industrialización de la ruralidad en Brasil.

<https://ocipex.com/wp-content/uploads/2024/09/INFORME-BIMENSUAL-AGROINDUSTRIA-.pdf>

(15) Fortalecimiento da Agricultura Familiar e Desenvolvimento Sustentável. Pág 1.

<https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/6d6724b8-a021-4dd8-a4f4-035d36b94384/content>

Históricamente, los ríos Paraguay y Paraná han sido vitales para el desarrollo económico desde la época virreinal hasta el siglo XIX, cuando el país llegó a poseer una temprana expansión de industrias metalúrgicas y ferroviarias. La Guerra de la Triple Infamia (16) truncó ese progreso (17). Hoy, Paraguay ha sabido capitalizar su herencia fluvial, consolidando, como ya hemos dicho, la tercera flota de barcas más grande del mundo, con más de 3.000 embarcaciones y 400 remolcadores que operan desde Corumbá (Brasil) hasta el Río de la Plata, facilitando no sólo sus exportaciones agrícolas, sino también las de la región, generando miles de empleos directos e indirectos. Así, la sinergia entre agroindustria, infraestructura y logística fluvial ha permitido al país convertirse en un actor clave del comercio internacional (18).

Federalismo e integración: la importancia de la VNT para las provincias del litoral argentino.

Reconocer la realidad productiva de las siete provincias argentinas vinculadas a la VNT (Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones), es clave para interpretar cómo se organiza el territorio argentino y qué desafíos enfrenta en términos de logística, infraestructura y desarrollo. Cada provincia expresa una dinámica productiva propia, con diferentes niveles de diversificación y conexión con los mercados, que no sólo reflejan su potencial, sino también las desigualdades que persisten entre las mismas. La VNT no debe pensarse únicamente como un corredor de mercancías hacia el exterior, sino como una pieza clave para tejer un desarrollo integral.

Al mismo tiempo, es necesario considerar que estas provincias contienen ecosistemas valiosos y frágiles (humedales, bosques, reservas), cuya conservación resulta vital para sostener tanto la vida como las economías que de ella dependen. Toda intervención sobre la VNT debe contemplar estos bienes con responsabilidad y perspectiva de largo plazo. A ello, se suman problemáticas urgentes como la concentración de tierras, la privatización del acceso al río y la pérdida de control público sobre áreas estratégicas. Conservar el territorio, respetar los saberes locales y garantizar derechos colectivos no es solo una demanda ambiental; es una decisión centrada en el bien común, inspirada en los principios de la encíclica *Laudato Si'* del Papa Francisco, que nos llama a cuidar nuestra Casa Común y gestionar responsablemente sus recursos naturales.

(16) Alberdi, Juan B. 2023. *El crimen de la guerra y otros textos sobre el Paraguay*. Cancillería Argentina.

(17) Paraguay: una economía potenciada desde el agro. <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/paraguay-una>

(18) Paraguay, la joya logística del Mercosur. <https://www.cronista.com/transport-cargo/paraguay-la-joya-logistica-del-mercosur/>

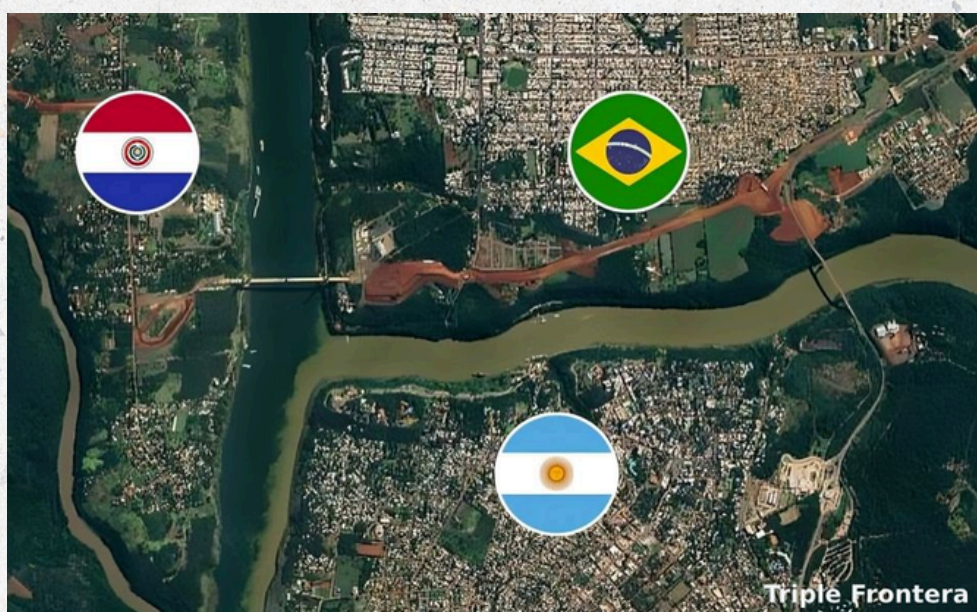


Fuente: Mapoteca Educativa. Mapa económico de la provincia de Misiones y sus regiones productivas.

Provincia de Misiones

Casi la totalidad de los límites de la provincia está definida por ríos, incluyendo el Iguazú, el Paraná, el Pepirí Guazú, el Uruguay y el Chiriquí, con más del 80% de sus fronteras siendo internacionales, colindando con Brasil y Paraguay. Forma parte de la Mesopotamia argentina y su ubicación en el corazón de la Cuenca del Plata, le otorga una importancia estratégica en cuestiones logísticas. Aunque el 70% de su superficie tiene fuertes pendientes y limitaciones para la agricultura, su clima subtropical húmedo favorece la forestación (19).

Misiones es la primera provincia en integrarse al programa HPP a través del río Paraná, en la zona de Triple Frontera, donde concluye la Hidrovía Paraná-Tieté. La provincia cuenta con la mayor red vial pavimentada del país en relación con su territorio, con rutas nacionales como la 11, 14, 105 y 101 que facilitan la conexión regional. Dispone de cuatro puentes internacionales, como el Puente San Roque González de Santa Cruz (con Paraguay) y el Puente Comandante Andresito (con Brasil), y cuenta con 38 pasos fronterizos. En cuanto a infraestructura portuaria, tiene 11 puertos, de los cuales sólo uno está habilitado a nivel nacional: el Nuevo Puerto de Posadas.

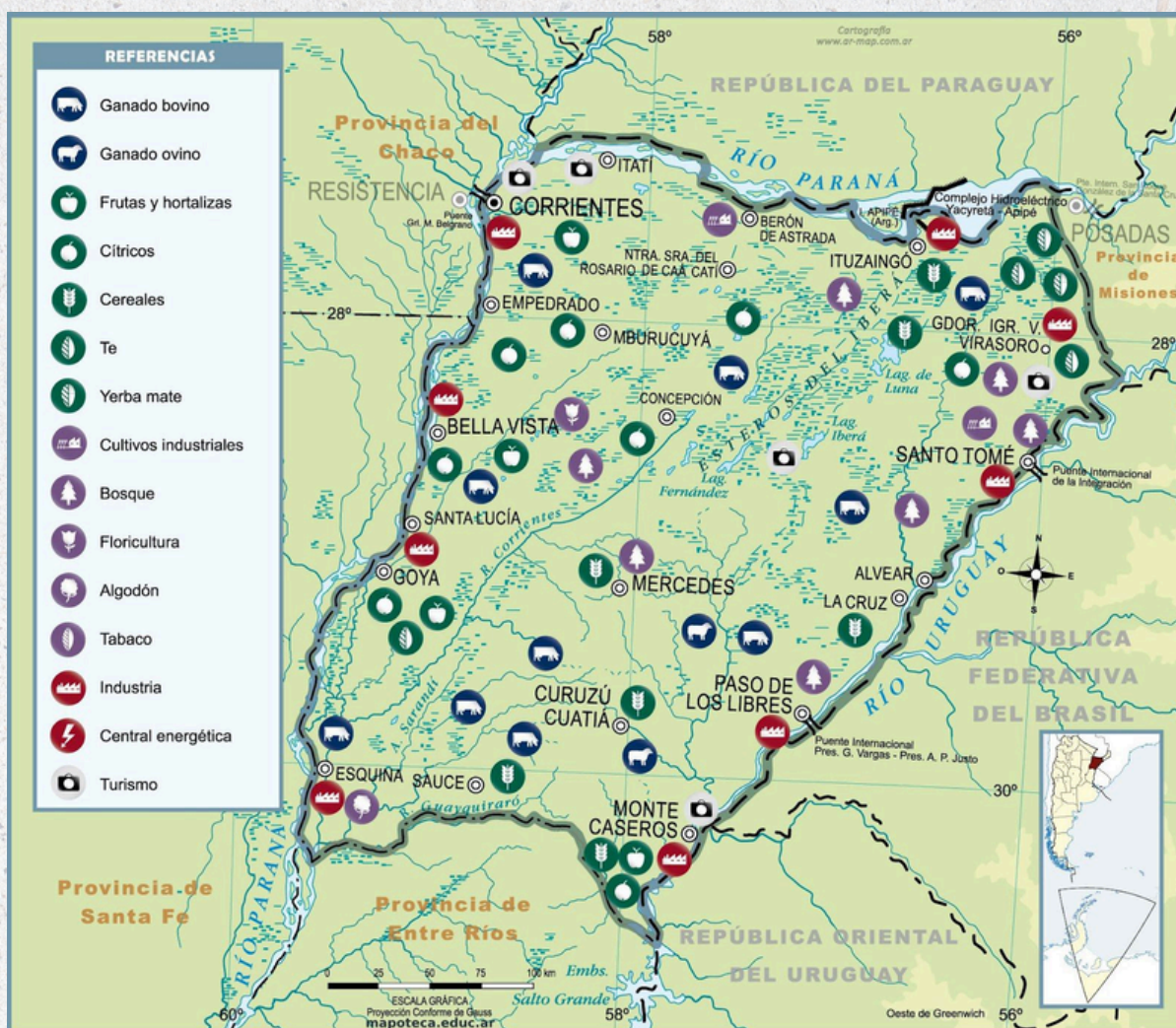


Es la tercera provincia más pequeña en extensión, tiene una ubicación estratégica dada su interconexión con los países del MERCOSUR. Su territorio se divide en seis microrregiones: en la microrregión Sur se concentra el desarrollo de la Yerba Mate y el té; en el Alto Paraná y Oeste se despliegan distintas actividades agrícolas y forestales; en el Nordeste se desarrolla la ganadería; en el Alto Uruguay, con un 25% de población urbana, se destaca el cultivo de tabaco y se ubica la cuenca lechera más importante de la provincia; mientras que el Centro se distingue por distintas unidades agroproductivas: chacras diversificadas y establecimientos que producen Yerba Mate, té, y proveen fruta cítrica de calidad en el mercado interno y externo, principalmente mandarinas, naranjas y limones (20).

Misiones alberga una de las mayores biodiversidades de Argentina, destacándose la selva misionera, conocida como la “Amazonia Argentina”. Esta región cuenta con áreas protegidas, como el Parque Nacional Iguazú, el Parque Federal Campo San Juan y la Reserva Natural Estricta San Antonio, que son fundamentales para conservar y preservar los diversos ecosistemas. Asimismo, estas áreas contribuyen a mitigar el cambio climático, sosteniendo los ciclos de carbono y agua.



Aún frente a su posición geoestratégica crucial en la Triple Frontera, por su riqueza en biodiversidad y por contar con ventajas competitivas logísticas en comparación con otras, es la segunda provincia del programa HPP con mayor porcentaje de extranjerización de tierras rurales. Tiene cerca de 320 mil hectáreas en manos extranjeras, principalmente en los departamentos Iguazú, Eldorado y Montecarlo, a la vera del río Paraná.



Fuente: Mapoteca Educativa. Mapa económico de la provincia de Corrientes y sus regiones productivas.

Provincia de Corrientes

Ubicada en el corazón del Litoral, Corrientes se integra a la VNT a través del río Paraná, que bordea su frontera occidental. También forma parte de la Mesopotamia argentina y está rodeada por los ríos Paraná y Uruguay, y cuenta con una vasta red de cursos de agua que ocupan entre el 11 % y el 14 % de su superficie, representando una importante reserva de agua dulce única en el mundo. Su clima es subtropical, con precipitaciones abundantes en otoño y más seco en invierno (21).

En términos de infraestructura, la provincia de Corrientes desempeña un papel crucial en la conectividad regional, enlazando a Argentina con Paraguay a través del paso internacional Ituzaingó-Ayolas, y con Brasil mediante los cruces de Santo Tomé-São Borja y Paso de los Libres-Uruguayana, siendo este último de gran tráfico. Sin embargo, durante las décadas de 1960 y 1970, en el contexto de la Guerra Fría y bajo regímenes militares, Argentina y Brasil desarrollaron planes de defensa que contemplaban la posibilidad de un enfrentamiento mutuo.

(21) Características de Corrientes. <https://www.rutadelayerbamate.org.ar/la-region/caracteristicas-de-corrientes/>

La dictadura militar brasileña temía un conflicto con Argentina y consideraba alianzas con otros países del Cono Sur para contrarrestar esta amenaza (22). Entre 1968 y 1984, la relación entre ambos países estuvo marcada por la desconfianza sobre el uso del Río Paraná, controlado en su alta cuenca por Brasil, que construyó más de 40 represas, incluida Itaipú (23). En este contexto, el escaso desarrollo de infraestructura en Misiones y Corrientes puede interpretarse como parte de una estrategia militar preventiva, destinada a limitar la movilidad en una zona considerada vulnerable.

A nivel vial, la provincia se conecta con el Chaco por el Puente General Belgrano (ruta nacional 16), mediante la 12 se conecta con Misiones y Entre Ríos. Además, las rutas nacionales 123 y 14 son importantes para el transporte de cargas del Mercosur. Respecto al transporte fluvial, cuenta con un solo puerto habilitado a nivel nacional, el Puerto de Corrientes que es público y opera estratégicamente sobre el río Paraná cercano al Puerto de Barranqueras (Chaco). Además, la línea ferroviaria General Urquiza de Trenes Argentinos Cargas recorre la provincia y la vincula con otras regiones de la Mesopotamia.

Posee una variada producción agroindustrial que impulsa su economía y exportaciones. La cadena de valor del arroz es prominente, alcanzando rendimientos de aproximadamente 7.700 kilogramos por hectárea sembrada. La ganadería bovina es la principal actividad, concentrando casi el 9% del stock nacional y ocupando el cuarto lugar tras Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba; aunque tiene un bajo nivel de faena, se orienta principalmente a la cría y recría de terneros. En cítricos, Corrientes produce mandarinas, naranjas, limones y pomelos. Su cadena de valor yerbatera y forestal resultan claves. Con la mayor superficie de bosques implantados del país (70% pino y 30% eucalipto), impulsando un sector maderero de alta productividad. Los principales destinos de exportación incluyen USMCA, la Unión Europea, el Mercosur, Medio Oriente, ASEAN, China e India (24).

(22) La dictadura de Brasil temía una guerra con Argentina. https://www.infobae.com/2013/08/11/1501245-la-dictadura-brasil-temia-una-guerra-argentina/?utm_source=chatgpt.com

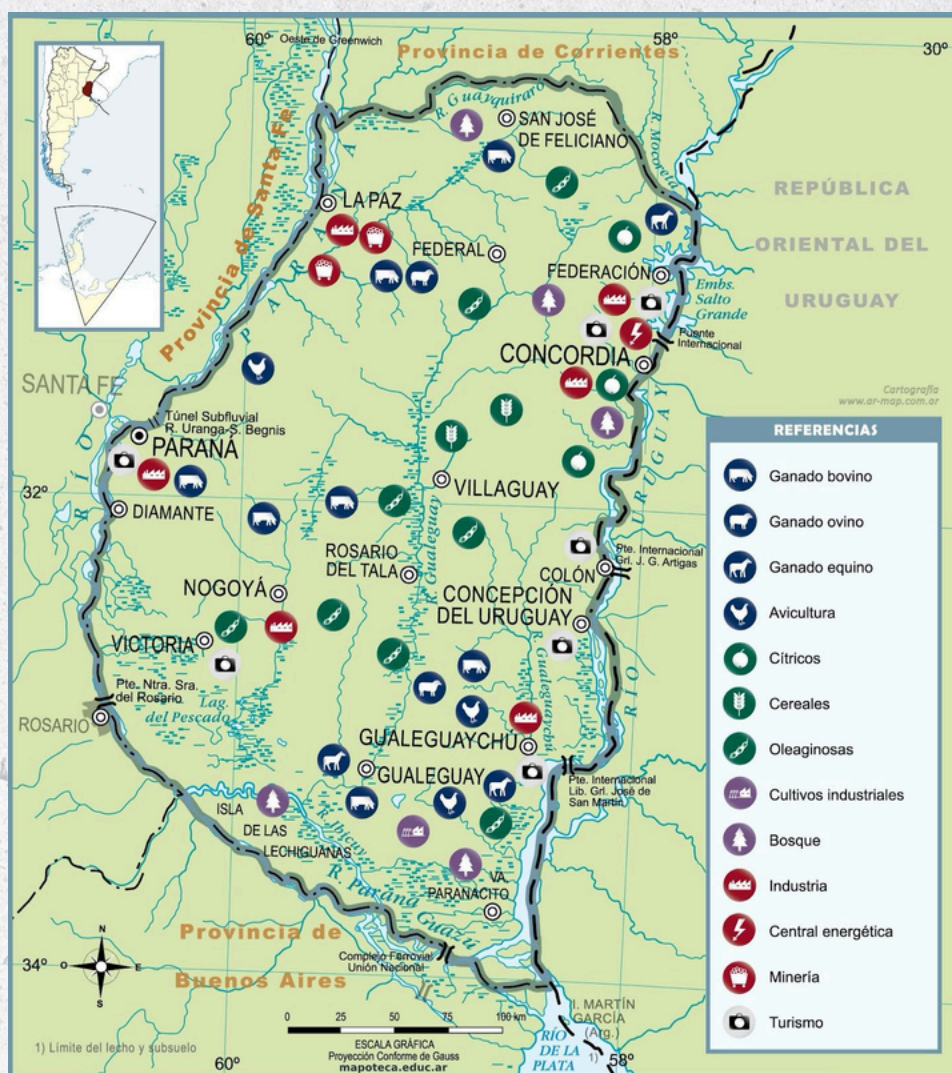
(23) El peligro de los "protocolos" del tratado de no proliferación nuclear. https://www.iri.edu.ar/index.php/2024/05/08/cronologia-bogen-1/?utm_source=

(24) Cadenas de valor de Corrientes. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/corrientes_-_cadenas_de_valor.pdf

Corrientes cuenta con áreas protegidas como el Parque Nacional Iberá, uno de los humedales de agua dulce más grandes del mundo, y el Parque Nacional Mburucuyá. Este recurso la posiciona como la principal provincia de la VNT con mayor extranjerización de tierras rurales, con aproximadamente 716 mil hectáreas. Los departamentos de Ituzaingó, Concepción y San Miguel, donde se extienden los Esteros del Iberá, son los más afectados. Esta vasta región, que abarca casi el 15% de la provincia, se destaca por su biodiversidad y su importancia para los recursos hídricos (25). También, el departamento de Santo Tomé que limita con Brasil, cuenta con más de 83 mil hectáreas en manos extranjeras.



(25) Los Esteros del Iberá https://www.ramsar.org/sites/default/files/documents/pdf/case_studies_tourism/Argentina/Argentina_Ibera_SP.pdf



Fuente: Mapoteca Educativa. Mapa económico de la provincia de Entre Ríos y sus regiones productivas.

Provincia de Entre Ríos

Ubicada en el centro-este de Argentina, es considerada insular, con el 15% de su superficie compuesta por islas y tierras anegadizas. Está rodeada por los ríos Paraná (al oeste) y Uruguay (al este). Limita al norte con la provincia de Corrientes, al este con la República Oriental del Uruguay, al sur con Buenos Aires y al oeste con Santa Fe. Se integra en su totalidad a las vías navegables del río Paraná y Uruguay. Esta doble integración fortalece su papel en el comercio regional, facilitando la navegación y el transporte fluvial de bienes hacia mercados nacionales e internacionales.

Esta provincia se destaca por su infraestructura vial, ferroviaria y fluvial, que la conecta eficientemente con el resto de Argentina y países limítrofes. El Túnel Subfluvial "Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis" une Paraná y Santa Fe capital, facilitando la conexión con la Mesopotamia.

Entre Ríos tiene once pasos internacionales hacia Uruguay, tanto terrestres como fluviales, y su red portuaria incluye puertos como Concepción del Uruguay, Ibicuy, La Paz y Diamante. Además, se conecta a través de diversas rutas nacionales, como la RN 174, que enlaza a través del puente “Nuestra Señora del Rosario” con el nodo portuario Gran Rosario, y la RN 12, que comunica mediante el complejo ferroviario Zárate - Brazo Largo el sur de Entre Ríos con el norte de Buenos Aires. También, las vías férreas del Ferrocarril General Urquiza vinculan la provincia con la Mesopotamia, en tanto que las rutas RN 14 y RN 127 son clave para el tránsito de mercancías dentro del MERCOSUR.



Su perfil productivo está centrado en la elaboración de alimentos, siendo la principal productora de carne aviar de Argentina, con una participación del 51% en la producción nacional. Además, la provincia es referente en la producción de huevos, cítricos (especialmente naranjas y mandarinas) y arándanos. Entre sus cadenas agroproductivas más importantes se encuentran las oleaginosas, la industria láctea, el sector frutícola, la ganadería y la actividad apícola. También se ha destacado en ser productora de arroz, en el último tiempo la producción a nivel nacional se repartió 47% para Corrientes, 33% para Entre Ríos, 13% para Santa Fe y el resto entre Formosa y Chaco (26).

A pesar de contar con áreas ambientales protegidas como el Parque Nacional Pre-Delta y el Parque Nacional El Palmar, Entre Ríos enfrenta una creciente extranjerización de tierras rurales, con casi 272 mil hectáreas en manos extranjeras. Su ubicación estratégica en la región mesopotámica, con acceso a dos importantes hidrovías y su proximidad a Uruguay, le otorgan ventajas logísticas, especialmente cerca de la desembocadura de la HPP



Fuente: Mapoteca Educativa. Mapa económico de la provincia de Formosa y sus regiones productivas.

Provincia de Formosa

En el noreste argentino, Formosa se integra al programa HPP a través del río Paraguay, que recorre su frontera oriental. Su territorio está marcado por extensas llanuras y un clima subtropical, con lluvias estacionales que sostienen la biodiversidad y una variedad de ecosistemas. Limita con Paraguay y las provincias de Chaco y Salta, posicionándose estratégicamente en el comercio fronterizo y en la integración regional del norte argentino.

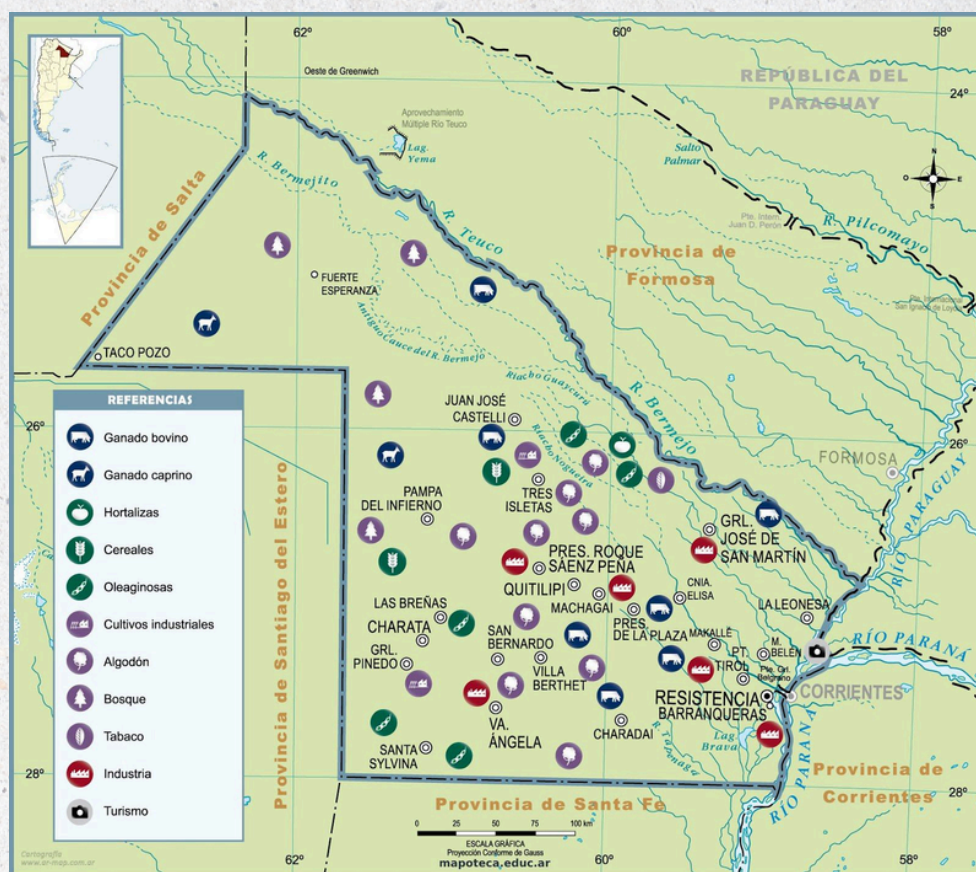
En términos de infraestructura, cuenta con un sólo puerto habilitado a nivel nacional, el Puerto de Formosa, que es público y se ubica sobre el río Paraguay. Esta provincia se conecta por: rutas nacionales 11, 81, 86 y 95, por el Puente San Ignacio de Loyola que une la ciudad de Clorinda (Argentina) con José Falcón (Paraguay) sobre el río Pilcomayo, y mediante Trenes Argentinos Cargas por la línea ferrocarril Belgrano Cargas. Es un territorio predominante para la integración regional, ya que se ubica en el corazón del Mercosur.



Puerto de Formosa

Asimismo, Formosa se encuentra dividida en regiones productivas con características agroecológicas. El litoral destaca por la ganadería extensiva y la actividad arrocerá, junto con industrias frigoríficas, metalmecánicas y alimenticias. El área subtropical norte desarrolla actividad frutícola y hortícola, principalmente bananas y pomelos. En la región central de la provincia, se desarrolla la ganadería bovina y la producción de cereales y oleaginosas. En tanto que en el extremo oeste se destaca la apicultura, la ganadería caprina y la explotación de hidrocarburos (27).

A pesar de contar con áreas protegidas como el Parque Nacional Río Pilcomayo y la Reserva Natural Formosa, esta provincia tiene cerca de 115 mil hectáreas rurales en manos extranjeras. Su cercanía con Paraguay, la diversidad de sus recursos naturales y su posición estratégica le otorgan ventajas logísticas frente a otras provincias. Estas razones podrían explicar la mayor extranjerización de tierras rurales en los departamentos de Formosa y Pilcomayo.



Fuente: Mapoteca Educativa. Mapa económico de la provincia de Chaco y sus regiones productivas.

Provincia de Chaco

Ubicada en la región noreste de Argentina, Chaco es la única provincia argentina que se conecta tanto con el río Paraná como con el río Paraguay, lo que le otorga un rol singular en la VNT. Esta doble conexión, la convierte en un eje estratégico para la logística y el transporte fluvial, fortaleciendo su relevancia en el comercio y la integración regional.

En términos de infraestructura, la provincia de Chaco cuenta con 5 puertos, de los cuales 2 son públicos y 3 privados. El Puerto de Barranqueras, situado sobre el río Paraná, es un punto de salida fundamental para la producción agrícola y forestal de la región, facilitando el transporte fluvial hacia los principales centros exportadores. Este puerto se conecta con un sistema de rutas nacionales, como la 11, 16, 89 y 95, además del ferrocarril Belgrano Cargas, lo que mejora su accesibilidad y conectividad con otras regiones productivas. También, el Puente General Manuel Belgrano (Ruta Nacional 16), que une las ciudades capitales de Resistencia (Chaco) y Corrientes (Corrientes) sobre el río Paraná, es un paso clave para el tránsito vehicular y comercial, fortaleciendo la comunicación y el intercambio entre ambas provincias.

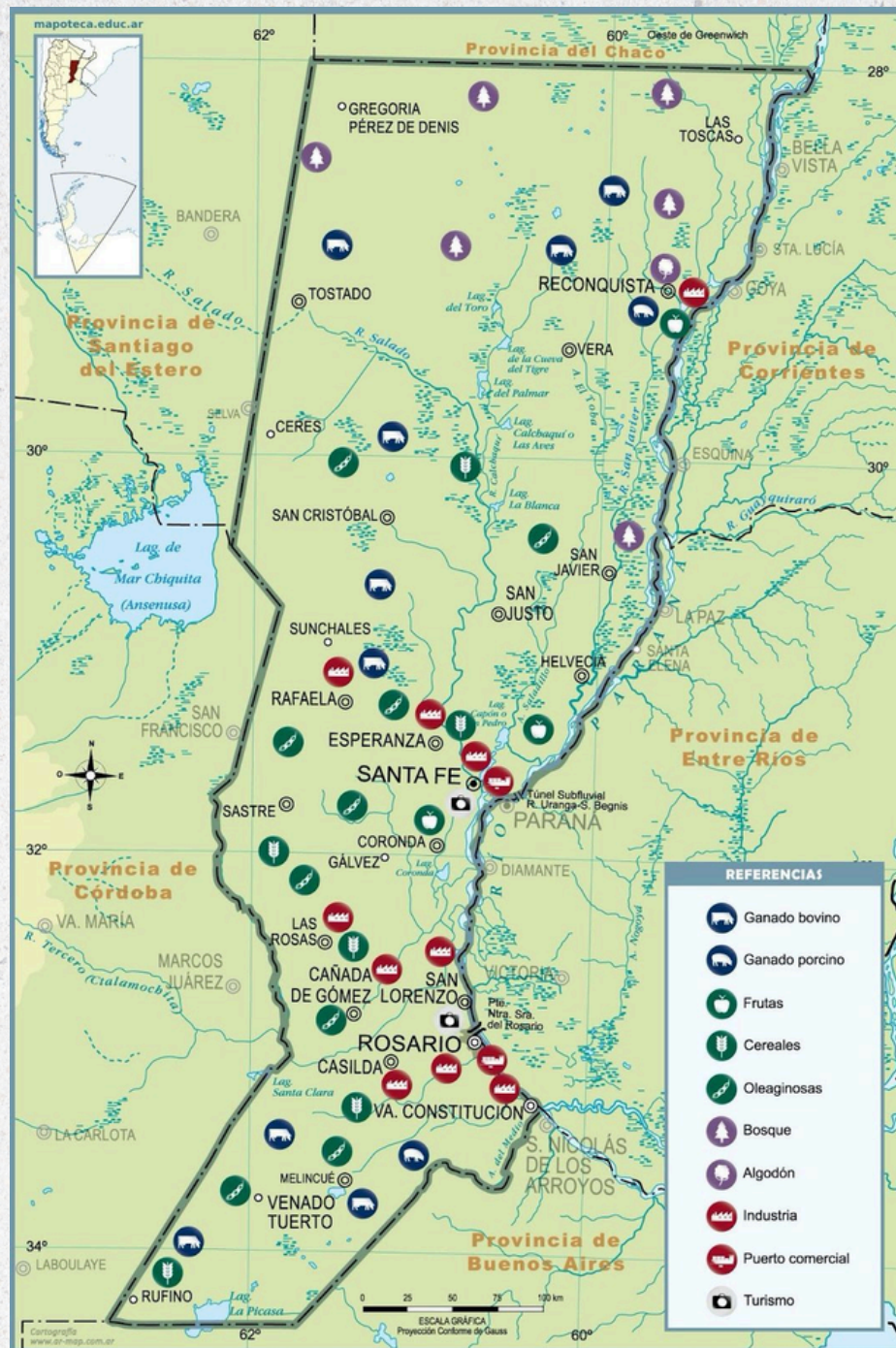


Tiene múltiples regiones productivas que integran distintas cadenas de valor que abarcan la algodonera-textil, forestal, agrícola y ganadera. Históricamente líder en la producción de algodón, ha cedido terreno a Santiago del Estero, influida por el auge de cultivos como la soja, el girasol y el maíz, que ahora ocupan el 79% de su superficie agrícola, concentrándose principalmente en Almirante Brown, 12 de Octubre e Independencia. En las últimas dos décadas, el aumento de la superficie agrícola en la zona pampeana produjo una relocalización de ganado vacuno hacia la región del NEA, lo cual incrementó el stock bovino en la provincia. La actividad forestal, con 4,9 millones de hectáreas de monte nativo, es importante por su generación de empleo y retención de la población rural, aunque su impacto en la economía chaqueña es difícil de medir por la informalidad en algunos sectores; Machagai y Quitilipi son los principales centros de la industria del mueble en Chaco, mientras que Resistencia y Presidencia Roque Sáenz Peña se destacan por el agregado de valor y principales plazas comerciales (28).



A pesar del avance de la agricultura, la ganadería y la deforestación, Chaco alberga importantes áreas protegidas como el Parque Nacional Chaco, Parque Nacional El Impenetrable y Parque Nacional Laguna El Palmar, que resguardan el bosque chaqueño y su biodiversidad, incluyendo especies autóctonas como el oso hormiguero gigante y el puma. Además, la provincia participa en el proyecto “Corredor del Yaguararé” (29), uniendo ecosistemas desde los Esteros del Iberá hasta las selvas de Misiones para fomentar la preservación de este felino. Sin embargo, hasta 2022, más de 246 mil hectáreas rurales estaban en manos extranjeras, lo que plantea desafíos significativos para la conservación de los recursos naturales de la región.

(29) Corredor del Yaguararé. <https://agronoa.com.ar/corredor-del-yaguarete-de-salta-a-misiones/>



Fuente: Mapoteca Educativa. Mapa económico de la provincia de Chaco y sus regiones productivas.

Provincia de Santa Fe

Situada en el centro-este de Argentina, abarca una longitud de 720 km de norte a sur. Su territorio se compone de una extensa llanura, diferenciándose en dos regiones geográficas: la llanura chaqueña al norte y la llanura pampeana al sur. Limita al este con Entre Ríos y Corrientes, al norte con Chaco, al oeste con Santiago del Estero y Córdoba, y al sur con Buenos Aires. Su frontera oriental está marcada por el río Paraná, integrándose estratégicamente a la HPP.

En términos de infraestructura, Santa Fe se destaca por su extensa red vial y portuaria. Se integra con provincias del norte a través de rutas RN 11 y 95, junto con la RN 34, que la atraviesan casi por completo y son vitales para el transporte agroalimentario. También, desde el suroeste, las RN 7, 8, 9, 19 facilitan el acceso al nodo portuario del Gran Rosario. Además, el túnel subfluvial "Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis" conecta las ciudades Santa Fe capital con Paraná, mientras que el Puente Rosario-Victoria "Nuestra Señora del Rosario" (RN 174) enlaza a Rosario con Victoria; ambas obras atraviesan el río Paraná. En relación a conectividad ferroviaria, la línea General Belgrano de Trenes Argentinos Cargas, tiene una fuerte presencia a lo largo de toda la provincia. Estos proyectos logísticos consolidan el rol de Santa Fe en la zona núcleo, fundamentales para la actividad agroindustrial nacional y para la integración logística con el comercio internacional.



Esta provincia es un epicentro productivo clave para la Argentina, con una diversidad de cadenas de valor que impulsan su economía. En el sector agroalimentario, el sur santafesino forma parte de la zona núcleo, destacándose en la producción de soja (concentrando el 90% de su industrialización) y ocupando posiciones relevantes en maíz y trigo. Su cadena oleaginosa sostiene la mayor capacidad aceitera del país, exportando derivados a mercados como China, India y Brasil. La cadena láctea santafesina, contribuye con el 30% de la producción nacional con importantes industrias procesadoras. Además, la industria cárnica, la posiciona como la segunda provincia ganadera en stock y faena.

En términos industriales, es un polo de maquinaria agrícola, con empresas locales e internacionales. Por otra parte, el complejo petroquímico de San Lorenzo es clave, produciendo más del 80% del total nacional de etileno, polietileno y polipropileno. Además, el sector de biotecnología en agricultura, salud y alimentos crece de manera sostenida, mientras que la producción de bioenergía a partir de biomasa posiciona a Santa Fe como referente en energías renovables (30).



Si bien dispone de espacios naturales protegidos, como el Parque Nacional Islas de Santa Fe, único que es completamente insular en Argentina, también enfrenta la problemática de extranjerización de tierras rurales. Con más de 217 mil hectáreas en manos extranjeras, los departamentos más afectados son San Javier y Garay, ubicados a orillas del río Paraná, y General López, en el corazón de la zona núcleo agroproductiva. Además, esta provincia cuenta con vastos ecosistemas de humedales que albergan una rica biodiversidad, como el Irupé, una de las plantas acuáticas más grandes del mundo, cuyas hojas circulares pueden medir hasta dos metros de diámetro.

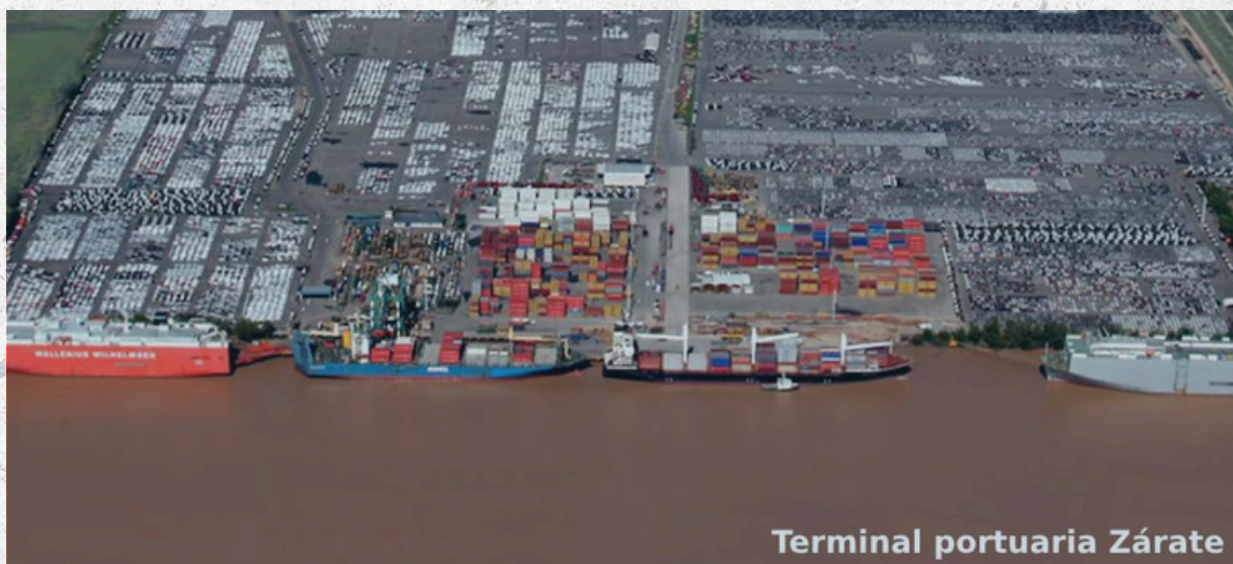


Fuente: Mapoteca Educativa. Mapa económico de la provincia de Buenos Aires y sus regiones productivas.

Provincia de Buenos Aires

El territorio de la provincia más extensa de nuestro país, se encuentra dominado por la llanura pampeana, con suaves inclinaciones hacia la costa atlántica y sistemas serranos como Tandilia y Ventania, donde destaca el Cerro Tres Picos. El clima es templado con algunas variaciones. Además, la costa atlántica presenta un clima árido de estepa. Constituyéndose la puerta de entrada de la Cuenca del Plata, Buenos Aires se integra a la VNT mediante una importante actividad fluvial en Zárate-Campana y San Nicolás, nodo portuario fundamental (31).

Cuenta con una infraestructura desarrollada de transporte terrestre y fluvio-marítimo. Su sistema portuario, que incluye los principales puertos de Zárate, Campana, Buenos Aires, Dock Sud, La Plata, destacándose por la carga contenerizada y su eficiente red vial. Además, Bahía Blanca con su puerto de aguas profundas, es clave para la exportación de cereales y oleaginosas. También Mar del Plata, el principal puerto pesquero del país, contribuye significativamente a la industria pesquera nacional y ofrece un potencial creciente gracias a proyectos de exploración petrolera offshore. Por su parte, el Puerto Quequén, con su calado de 50 pies, maneja el 1% de los cereales transportados a nivel mundial y optimiza la exportación agrícola.



La red vial provincial se organiza en torno a dos centros estratégicos: Buenos Aires y Bahía Blanca. La capital nacional es el punto de convergencia de numerosas rutas nacionales debido a su importancia logística y administrativa. La RN 12 conecta la región con el litoral argentino a través del complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo, las vías férreas forman parte del Ferrocarril General Urquiza, conectando con la Mesopotamia argentina. También, las rutas RN 7, 8 y 9 vinculan Buenos Aires con el sur de Santa Fe y la zona núcleo agropecuaria del país, facilitando la salida de productos hacia los principales puertos y mercados internacionales.



Por otro lado, el polo logístico de Bahía Blanca, en el sur de la provincia, se conecta mediante rutas nacionales como la RN 3, que la conecta con la Patagonia; la RN 22, que facilita el acceso al sur oeste de la región pampeana y el Alto Valle de Río Negro; y la RN 35, que extiende la conexión hacia el centro del país. Además, la RN 33 atraviesa la provincia de manera transversal, uniendo Bahía Blanca con el noroeste bonaerense y permitiendo la distribución eficiente de productos hacia el interior del país.

Respecto a la conectividad comercial ferroviaria, pese a los anuncios de privatización, la provincia de Buenos Aires mantiene su vinculación a través de la empresa estatal Trenes Argentinos Cargas. Esta compañía, creada en 2013, tiene a su cargo la explotación integral de la red ferroviaria de carga, que comprende tres líneas principales: la línea General Belgrano, con gran influencia en el NOA y conexiones con países limítrofes como Chile y Bolivia; la línea General Urquiza, que atraviesa las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, y cuenta con tres pasos internacionales que la vinculan con Brasil, Uruguay y Paraguay; y la línea General San Martín, orientada hacia el Pacífico, que atraviesa las provincias de Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza y San Juan.

La provincia de Buenos Aires se erige como el motor productivo de Argentina, con una diversidad de cadenas de valor que abarcan desde la producción agrícola, industrial y de servicios. Las regiones del noreste y noroeste destacan por su fuerte desarrollo en sectores automotriz, autopartista, siderúrgico y farmacéutico, con concentración de plantas en el Gran Buenos Aires y en ciudades clave como Campana y Zárate. La industria automotriz, líder en exportaciones provinciales, abastece tanto al mercado interno como al brasilero. A su vez, la región central sobresale en la metalmecánica, producción porcina y bovina, mientras que la zona costera impulsa el turismo, la industria textil, la apicultura y la construcción. La región sudoeste, de características semiáridas, fomenta cadenas de valor vinculadas al trigo, la producción porcina y el turismo rural, aunque enfrenta desafíos productivos debido a sus condiciones climáticas particulares.

Buenos Aires lidera también en cadenas agroindustriales: es la principal productora de trigo, cebada, soja y girasol del país, con un complejo cerealero y oleaginoso robusto que incluye más de 100 molinos harineros y plantas de molienda. La ganadería bovina y porcina representa más del 50% de la faena nacional, con frigoríficos estratégicamente ubicados cerca de puertos y centros logísticos. En el ámbito pesquero, el puerto de Mar del Plata concentra más del 90% de las capturas provinciales. Por otra parte, es referente en producción de energías renovables y petroquímica. Las centrales nucleares Atucha I y II, junto con parques eólicos como Los Teros y Vientos de Necochea, destacan su liderazgo. Además, la provincia concentra el 65% de la refinación de gasoil y la totalidad de la producción de insumos plásticos del país, consolidando su rol estratégico en la matriz industrial nacional (32). En lo que respecta a lo alimentario, cuenta con el Cinturón Hortícola Platense, ubicado en el periurbano de La Plata, es la franja productiva hortícola más grande de Argentina. Allí se cultivan más de 72 tipos de hortalizas que abastecen a más de 14 millones de personas del conurbano bonaerense y otras regiones. Desempeña un papel crucial en la seguridad alimentaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), proveyendo entre el 60% y el 90% de las hortalizas frescas consumidas en la región (33).

(32) Cadenas de valor de la provincia de Buenos Aires. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/buenos_aires_-_cadenas_de_valor.pdf

(33) Cinturón Hortícola - La Plata

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/04/resumen_cinturoen_hortiecola.pdf



Esta provincia alberga una valiosa red de reservas naturales, como el Parque Nacional Cervo de los Pantanos, que protege humedales, y el Parque Nacional Campos del Tuyú, dedicado a conservar el amenazado pastizal pampeano y especies como el ciervo de las pampas y el ñandú. Sin embargo, enfrenta la problemática de la extranjerización de tierras, con más de 834 mil hectáreas en manos extranjeras, especialmente en departamentos como Exaltación de la Cruz, Zárate y Campana, donde predominan las multinacionales, y en General Villegas, una región clave en la zona agroproductiva. No obstante, hay compromiso con la conservación de sitios únicos, como la Reserva Natural Mar Chiquita, declarada Reserva Mundial de Biosfera por la UNESCO por su albufera única y biodiversidad, y la Reserva Geológica Pehuén-Có - Monte Hermoso, con fósiles de mega mamíferos extintos y huellas humanas de más de 7.000 años (34).

Ejes programáticos y elementos centrales para repensar la planificación estatal de la Vía Navegable Troncal.

El Sistema de la Cuenca del Plata y sus vías navegables, son una puerta al mundo que las Provincias Unidas del Río de la Plata deben gestionar y proteger de manera estratégica, garantizando que su desarrollo beneficie a la región, fomente la descentralización productiva y logística, y fortalezca nuestra inserción regional y nacional.

La Vía Navegable Troncal (VNT) es más que un corredor estratégico. Representa un entramado de infraestructuras insoslayables que configura el territorio. Lejos de ser un mero canal técnico que facilita la movilización de millones de toneladas anuales de productos esenciales, como granos y combustibles, la VNT condensa disputas por el poder, por el control de los tramos navegables y el modelo de inserción internacional del país. Por ello, su gestión no debe encontrarse guiada exclusivamente por criterios competitivos, sino por una visión integral que reconozca las tensiones fundantes entre el centralismo y el federalismo, la dependencia y la soberanía, el desarrollo y la inequidad.

Desde una perspectiva geopolítica, la VNT forma parte de una red mayor de corredores bioceánicos e hidrovías continentales que vinculan economías de América del Sur con los mercados globales. En este entramado, su relevancia trasciende el transporte de mercancías: habilita decisiones sobre qué se produce, dónde y para quién. La concentración de terminales portuarias en el Gran Rosario, junto al protagonismo de grandes agroexportadoras y operadores internacionales, profundiza un patrón extractivo que, de perpetuarse, continuará reproduciendo asimetrías internas y dependencia externa. Por ello, resulta imprescindible avanzar hacia la ampliación y diversificación del mapa productivo y portuario, promoviendo el dinamismo federal mediante el fortalecimiento de terminales en regiones estratégicas.

La hegemonía de las multinacionales agroexportadoras en el Gran Rosario, refuerza un modelo centrado en la *commoditización* de la producción. Estas corporaciones, al operar con cadenas logísticas globales integradas, determinan no solamente los flujos comerciales, sino también los márgenes de ganancia y la localización de infraestructuras, priorizando sus redes propias antes que el desarrollo equilibrado del territorio. Su influencia se traduce en una paradoja: mientras Argentina aporta una importante cuota

agroalimentaria a nivel global, sólo captura una fracción menor del valor agregado. Esta dinámica, lejos de ser neutral, consolida una geografía económica subordinada a demandas externas, mientras vastas regiones del país quedan marginadas de aquellos circuitos productivos de mayor complejidad.

La clave, en definitiva, se encuentra en potenciar la industrialización en general, y la industrialización del litoral argentino en particular, por ejemplo, incentivando y orientando el procesamiento agroindustrial y agroalimentario en provincias como Entre Ríos, o agregando valor en Chaco. Esta estrategia potenciaría la logística fluvial, a la vez que diversificaría las producciones locales, integraría cadenas productivas y reduciría la dependencia exclusiva de *commodities*.

A lo anterior, se suma el potencial del Canal de Navegación Magdalena, proyecto indispensable que ofrecería una ruta más eficiente en materia de transporte fluvio-marítimo. Geográficamente, este canal natural recorre de manera paralela a la costa bonaerense con una profundidad de aproximadamente 15 pies. Ubicado en aguas jurisdiccionales argentinas y alineado con las corrientes del Río de la Plata, ofrecería una inserción directa hacia el Atlántico, eludiendo la dependencia del Canal Punta Indio que se encuentra conectado con Montevideo, el cual se constituye como la única vía navegable para acceder a la Cuenca del Plata (35). Con una capacidad de doble vía, reduciría también costos logísticos, tiempos de navegación y fortalecería la soberanía nacional al eliminar cuellos de botella en aguas uruguayas.

No debemos perder de vista los procesos históricos si aspiramos a un presente y un futuro más justo. La VNT, al igual que otros pilares del entramado productivo argentino, sufrió retrocesos profundos bajo modelos de desindustrialización, interrumpiendo ciclos virtuosos. En los 90', la privatización de sectores esenciales aceleró la erosión de las capacidades navales, culminando en la disolución de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA). Hoy, inevitablemente una mirada realista nos obliga a cuestionar la desindustrialización planificada de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, la apertura indiscriminada de importaciones, o la creciente presencia militar extranjera en aguas soberanas del Paraná (36) y el Atlántico Sur.

(35) Una Nación en el Mar. ¿Qué es el Canal Magdalena?. Pág 28. https://ocipex.com/wp-content/uploads/2022/09/Una_Nacion_en_el_Mar_Digital.pdf

(36) Memorandum de entendimiento para la cooperación técnica entre el Interventor de la AGP y el representante del Cuerpo de Ingenieros de Estados Unidos para Latinoamérica en 2024.

Avanzar hacia una gobernanza de la VNT con mirada federal, productiva y geopolítica implica interpelar las estructuras existentes, democratizar las decisiones estratégicas y disputar el sentido del desarrollo. Las siete provincias argentinas vinculadas a este corredor expresan una heterogeneidad productiva que no siempre se traduce en oportunidades concretas bajo el modelo logístico actual. Una logística eficiente, que combine el transporte fluvial con sistemas viales, ferroviarios, portuarios y aéreos, puede articular mejor estas regiones, reducir costos, aumentar la competitividad y equilibrar asimetrías. Pero para eso se requiere una planificación precisa y focalizada, porque sin una estrategia que promueva nuevas centralidades productivas y condiciones justas de acceso a la infraestructura, el riesgo es consolidar aún más el modelo actual. El desafío no es sólo técnico: es político. Y exige voluntad para transformar la VNT en una herramienta de desarrollo soberano.

ANEXOS

Una Nación en el Mar

<https://ocipex.com/wpcontent/uploads/2022/09/Una Nacion en el Mar Digital.pdf>

Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata

<https://cicplata.org/es/>

Extranjerización de tierras rurales

<https://www.argentina.gob.ar/justicia/tierrasrurales/datos/extranjerizacion-departamento>

Mapas productivos

<https://mapoteca.educ.ar/.files/index.html.1.html>

Mapa Trenes Argentinos

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/maparedtrenes_argentinoscargaslogistica_0.jpg

Parques nacionales

<https://www.argentina.gob.ar/interior/ambiente/parquesnacionales/nea>

Puertos argentinos y vías anegables

<https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/informacion-portuaria>

Rutas nacionales

<https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/sig-vial>