



X Conferencia de Estudios Estratégicos

La Presencia de Estados Unidos en la Hidrovía Paraná-Paraguay: Contención a China y Soberanía Regional

MSc. Tamara Liberman



UNIVERSIDAD DE LA HABANA

Hidrovia Paraguay - Paraná



- La Hidrovia Paraguay - Paraná es un **sistema fluvial formado por los ríos Paraguay, Paraná y de la Plata**, que abarca una inmensa cuenca que se extiende desde el altiplano boliviano y el de Mato Grosso en Brasil hasta el Océano Atlántico. Cuenta con una extensión de más de 3.400 kilómetros y **atraviesa la mayor zona productiva de agroalimentos del Mercosur**.
- Constituye una de las reservas hídricas más importantes del Mundo. Se ubica sobre uno de los reservorios de agua dulce más importantes del planeta, el **Acuífero Guaraní**.
- A través de la Hidrovia se comercializa, principalmente, la producción de granos y derivados agroindustriales de Argentina, Paraguay, Bolivia y parte de la producción del Estado brasileño de Mato Grosso.
- El 80% de las exportaciones argentinas y paraguayas salen por esta vía.
- **LA HIDROVÍA ES UN ÁREA ESTRATÉGICA.**

- **Argentina: HPP** es la arteria comercial más vital.
 - Exportaciones: soja, maíz, trigo, harinas, aceites, subproductos y minerales (litio desde el norte). Mas del 80% de las exportaciones agroindustriales salen por esta vía.
- **Paraguay:** es **su salida al mar**. Más del 85% de su comercio exterior se realiza a través de la HPP. (soja y derivados, carne, algodón y minerales como el hierro).
- **Bolivia:** HPP, es su salida al Atlántico.
 - Exportaciones: minerales (zinc, plata, hierro), soja y derivados.
- **Brasil: Conexión del Centro-Oeste:** Es crucial para el estado de Mato Grosso do Sul y, en menor medida, Mato Grosso. El río Paraguay conecta estas regiones productoras de soja y minerales con los puertos del sur y el Atlántico.
- Exportaciones: soja, maíz, hierro.
- **Uruguay:** Rol logístico, rol estratégico en la desembocadura de la HPP en el Río de la Plata. Puerto de aguas profundas: El puerto de Nueva Palmira, nodo crucial para el transbordo de cargas (especialmente granos y minerales) provenientes de barcasas de Paraguay, Bolivia y norte de Argentina hacia buques oceánicos de gran calado que no pueden remontar el Paraná. Es el principal puerto de salida de las exportaciones paraguayas y bolivianas.

Exportaciones oleaginosas, cereales y subproductos por puertos en el mundo Año 2024

En toneladas



Puertos		Complejo Soja	Complejo Maíz	Complejo Trigo	Resto Cereales	Resto Oleaginosas	TOTAL
1° - New Orleans, LA - EE.UU.		37.004.760	28.027.346	4.487.132	2.468.412	16.405	72.004.056
2° - Gran Rosario, SF - ARG		34.994.808	24.012.277	4.641.524	1.348.960	911.906	65.909.475
3° - Porto De Santos, SP - BRA		38.397.575	16.693.810	543	256.454	259.140	55.607.521
4° - Columbia-Snake, OR - EE.UU.		8.007.967	9.313.775	11.463.834	772.670		29.558.246
5° - Novorossiysk, KDS - RUS		-	-	25.663.913	635.840	89.148	26.388.901
6° - Vancouver, BC - CAN		1.067.000	-	13.231.351	1.468.600	8.588.678	24.355.629
7° - Chornomorsk, KHM - UKR		326.573	9.904.005	7.124.240	949.558	3.867.447	22.171.823
8° - Porto De Paranagua, PR - BRA		20.713.517	1.234.704	59.174	31.899	37.222	22.076.516
9° - Kavkaz-Taman, KDS - RUS		6.000	683.940	17.663.156	2.875.061	764.763	21.992.920
10° Irf Sao Luis, MA - BRA		14.041.575	4.277.290	26	9.636	3	18.328.531
11° Porto De Rio Grande, RS - BRA		14.635.124	76.126	2.358.355	1.060.959	51.154	18.181.718
12° Belém, PA - BRA		9.727.338	7.858.390	22	147	9	17.585.907
13° Odessa, ODS - UKR		1.047.550	6.052.388	5.607.320	511.280	1.566.093	14.784.631
14° Porto De Sao Francisco Do Sul, SC - BRA		7.001.297	2.393.812	10	27.825	159	9.423.102
15° Perth-Fremantle-Kwinana, WA - AUS		-	-	5.859.138	2.200.320	1.048.369	9.107.827

Fuente: @BCRmercados. Elaborado en base a datos de Comercio Exterior de Brasil. Ministerio de Industria, Comercio Exterior y servicios de Brasil, FAS Global Agriculture Trade System Online. U.S. Census Bureau Trade Data, U.S. Customs District Data y Datos de Ministerio de Agricultura y Pesca de la Nación de Argentina.

- **El río Paraná** es una de las principales vías de exportación e importación de América del Sur, es la gran autopista para navegar que tiene la Argentina.
- Constituye el **segundo nodo portuario agroexportador del mundo**, el **Gran Rosario**, luego del ubicado en Nueva Orleans (Estados Unidos), según un informe de la Bolsa de Comercio de Rosario.

¿Para qué países extrarregionales es más importante la Hidrovía Paraná-Paraguay?

- **CHINA:** mayor importador mundial de soja (para alimentar su ganado) y un gran comprador de maíz, carne y otros productos agropecuarios.
- **Argentina, Brasil y Paraguay** (conectados por la Hidrovía) están entre sus principales proveedores.
- La Hidrovía es **esencial para la seguridad alimentaria de China**. Cualquier interrupción afecta directamente su suministro de proteínas y estabilidad de precios.





- Para **EE.UU.** la HPP es un activo geoestratégico clave, cuyo control afecta su poder en la región (su área natural de influencia).
- Busca contrarrestar la influencia china.

Espacio estratégico en disputa: evitar la presencia de China en la Hidrovía

- **El Congreso de Estados Unidos autorizó en 2023 a los ingenieros militares de su país para trabajar en temas de navegación y otras áreas, pero con el trasfondo de monitorear y evitar la presencia de China en estas regiones claves, como la Hidrovía del Paraná que es una de las cuencas de agua dulce más grandes del mundo y donde opera también la multinacional china COFCO.**
“Esta última empresa es un holding estatal chino, orientado a la compra de granos para la elaboración de alimentos. Esta empresa es un actor clave para el suministro y la seguridad alimentaria de China, la cual representa una parte dominante de las importaciones de granos del país, encargándose de la logística nacional de los mismos. También es parcialmente responsable de almacenar las reservas estatales de maíz y arroz”.

Ranking de agroexportadores en el primer semestre

Rank. 2024	Exportador	2020	2021	2022	2023	2024
1	COFCO	3.120.202	7.576.731	5.523.990	611.319	4.492.446
2	CARGILL	3.119.363	6.786.496	4.282.198	2.356.442	4.279.994
3	VITERRA	3.416.184	6.700.410	5.833.548	4.244.351	4.134.765
4	BUNGE	1.574.474	6.107.945	4.780.797	1.409.152	3.874.875
5	ACA	484.073	4.931.275	4.183.518	967.623	3.339.791
6	AGD	3.065.700	5.814.072	4.460.411	1.949.501	3.135.976
7	LDC	1.982.337	5.509.586	4.127.061	1.527.123	3.125.512
8	ADM AGRO	2.067.000	6.062.000	2.897.250	901.790	1.981.000
9	MOLINOS AGRO	1.555.500	3.920.200	2.718.091	1.369.321	1.697.195
10	CHS	175.379	757.939	391.775	209.000	760.590
Resto		6.739.122	12.281.592	11.821.649	3.404.792	3.462.281
Total		23.883.150	59.747.837	45.186.739	18.950.415	34.284.425

Fuente: @BCRmercados en base a DJVE - SAGyP

COFCO, según informes de la Bolsa de Comercio de Rosario, es una de las primeras empresas agroexportadoras del país. El primer semestre de 2024 se posicionó primera en el ranking.

Ranking de agro exportadores en el primer semestre

Rank. 2025	Exportador	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var. ia (%)	Var. prom. (%)
1	CARGILL	7,74	3,06	6,79	4,28	2,36	4,28	9,60	124%	76%
2	VITERRA	3,02	3,42	6,70	5,83	4,24	4,13	8,06	95%	59%
3	COFCO	8,01	3,12	7,58	5,52	0,61	4,49	7,40	65%	41%
4	LDC	4,25	1,98	5,50	4,11	1,53	3,13	7,19	130%	82%
5	ADM AGRO	6,28	2,07	6,06	2,90	0,90	1,98	5,95	200%	59%
6	AGD	5,14	3,03	5,76	4,42	1,93	3,12	5,90	89%	41%
7	BUNGE	5,43	1,57	6,10	4,78	1,41	3,87	5,70	47%	38%
8	ACA	2,48	0,48	4,92	4,16	0,96	3,33	3,98	20%	37%
9	MOLINOS AGRO	2,56	1,56	3,92	2,72	1,37	1,70	3,84	126%	52%
10	AMAGGI	0,71	0,22	0,82	0,45	0,32	0,17	1,08	543%	100%
11	CHS	0,80	0,17	0,76	0,39	0,21	0,76	1,00	32%	72%
12	YPF	0,55	0,49	0,74	0,62	0,14	0,34	0,78	127%	50%
Resto		7,53	2,15	3,41	4,23	2,48	2,58	4,03	56%	7%
Total		54,50	23,31	59,05	44,41	18,45	33,88	64,51	90%	51%

Incluye complejo soja, maíz, trigo, cebada, sorgo y girasol

Fuente: @BCRmercados en base a DJVE - SAGyP

- **40% de la soja que China importa proviene de Brasil, 30% de Argentina y de Paraguay 5-10%.** En volúmenes menores de Bolivia. Más del 60% de la soja que China importa de América Latina se transporta a través de la Hidrovía.
- Este transporte fluvial por el Río Paraná es una **ruta crucial para el suministro de soja a China.** La soja es extremadamente importante para este país, para su industria ganadera y es un componente clave en la dieta de la población, **hace a su soberanía y seguridad alimentaria.**
- En el marco de la disputa EE.UU.-China, la posición de la Hidrovía es clave. **Ante una escalada en las tensiones Estados Unidos-China,** el control de la **hidrovía** por el país norteamericano **podría ser utilizado como un elemento de coacción.**

Presencia del ejército de Estados Unidos en la Hidrovía



- La Administración General de Puertos (AGP), **organismo rector de todos los puertos de Argentina** y vías navegables, firmó un memorándum de entendimiento para que el Cuerpo de Ingenieros del Ejército estadounidense tenga presencia en la ruta fluvial.
- Según lo comunicado por la AGP y la embajada de EE.UU., se dio comienzo a una **acción de cooperación** entre el cuerpo de ingenieros del ejército de EE.UU. y la AGP en relación con el funcionamiento de la Hidrovía.
- El pacto fue sellado por el interventor de AGP, **Gastón Benvenuto**, el secretario de Empresas y Sociedades del Estado de la Jefatura de Gabinete de la Nación, **Mauricio González Botto**, el embajador de Estados Unidos (durante el gobierno de Biden), **Marc Stanley**, y el representante del Cuerpo de Ingenieros estadounidense, **Adrien McConnell**. Según Benvenuto, el acuerdo permitirá “aprovechar los conocimientos técnicos” norteamericanos para mejorar “la gestión de recursos, los sistemas de tecnificación de dragado y balizamiento y profundizar la capacitación de los cuadros técnicos”

Presencia del ejército de Estados Unidos en la Hidrovía

- Sin intervención de la Cancillería Argentina ni del Congreso Nacional se habilitó un acuerdo que implica el **involucramiento de las fuerzas armadas de otro Estado en un área sensible, estratégica** como es la hidrovía.
- El ingreso de tropas extranjeras a la Argentina y el egreso de las tropas argentinas al exterior, debe ser autorizado por el Congreso, no pueden estar operando ni presencial ni virtualmente fuerzas armadas de otros Estados sin su autorización. Estamos hablando de una intervención directa en la capacitación de personal, en la gestión de la hidrovía.
- En el comunicado de la Embajada de EE.UU. se hace referencia a tareas del mantenimiento de la seguridad, y esto es una tarea soberana de Argentina, no puede involucrarse una fuerza armada extranjera en temas de seguridad interna argentina sin que haya una autorización del Congreso Nacional.
- **Este tipo de acuerdo implica ceder soberanía**, Estados Unidos y sus corporaciones contarán con presencia militar en la ruta fluvial más importante y estratégica de la región. Si bien la noticia fue anunciada como una “colaboración” de ingenieros militares estadounidenses, no debe ignorarse que en la hidrovía operan multinacionales estadounidenses como ADM Cargill (EE.UU.), Bunge (Países Bajos), y Dreyfus (Francia). Muchas de ellas poseen puertos privados, controlando la salida de la mayoría de las exportaciones del país. Son las principales empresas comercializadoras de materias primas y controlan el mercado de la soja en América Latina, presionando o directamente pactando con los gobiernos de turno, inciden en la matriz agroexportadora del país.

Presencia del ejército de Estados Unidos en la Hidrovía

- El involucramiento de EE.UU. en cuestiones que tienen que ver con la **seguridad interior y la defensa en Argentina y en nuestra región** tiene que ver con la consideración de que, para EE.UU., América Latina está bajo su área de influencia, **en un contexto en que:**
 - La **reticencia** del gobierno de Javier Milei **a seguir fortaleciendo los lazos con Brasil y China** son consecuencias favorables para EE.UU: **afecta el proyecto del BRICS Plus** y **revitaliza la Doctrina Monroe**, estrategia que busca dominar la región, asegurar el control de sus recursos y **excluir a cualquier** posible **competidor extranjero**, en la actualidad representado por **China** .
- Se trata entonces de una nueva avanzada de Estados Unidos en la incidencia en el control de la economía argentina, en este caso, en beneficio de las ganancias de sus multinacionales que operan en las 21 terminales portuarias del Gran Rosario , avalados por un gobierno nacional que les promete no solo cuidar de sus intereses, sino la vía libre para profundizar el control y el saqueo de la región, ahora bajo los ojos de los “ingenieros” del ejército norteamericano.

A modo de reflexiones

- La hidrovía Paraná-Paraguay es una de las rutas fluviales más importantes de América del Sur, y su control tiene varias implicaciones estratégicas para Estados Unidos, especialmente en el contexto de contener la influencia de China en la región.
- Ruta Comercial Estratégica: conecta 5 países. Controlar esta vía permite a EE. UU. influir en el comercio regional y garantizar que las rutas sean favorables a sus intereses económicos.
- Al asegurar el control o la influencia sobre la hidrovía, EE. UU. puede facilitar el acceso a los recursos naturales y contrarrestar la creciente inversión china en la agricultura y la minería.
- La presencia de EE.UU. en países ribereños como Argentina, podría limitar la capacidad de China para expandir su influencia económica a través de proyectos de infraestructura, en los que ha estado invirtiendo.
- controlar la hidrovía Paraná-Paraguay es crucial para Estados Unidos por su capacidad para contener la influencia creciente de China en América Latina.
- El control de **la hidrovía** por el país norteamericano **podría ser utilizado como un elemento de coacción**. Es imprescindible para China el acceso a este espacio estratégico.

Presencia extranjera

- Todos los funcionarios de Estados Unidos que visitaron Argentina fueron recibidos por Milei, entre ellos el director de la CIA, William Burns, la generala Laura Richardson, jefa del Comando Sur, quien fue recibida por el propio presidente en Ushuaia, y el secretario de Estado Antony Blinken.
- anuncio de Milei de la construcción de una base naval integrada entre ambos países, la propuesta de pasar a ser “socio global” de la OTAN y la concreción de la compra de aviones F-16 de origen estadounidense.
- En la actualidad opera una base de la OTAN en Islas Malvinas, La RAF Mount Pleasant, la presencia de la base permite al Reino Unido desplegar y operar aviones de combate equipados con misiles.