

Los dueños del río

La hidrovía Paraguay-Paraná: el negocio de los recursos en América Latina

Taller Ecologista (Rosario)*

INTRODUCCIÓN

En 1998, en un trabajo editado con el título «Los ríos nos unen»,¹ la Corporación Andina de Fomento (CAF) hizo pública una propuesta para la «integración fluvial suramericana», en la que postulaba la creación de un Eje Norte-Sur que pudiera interconectar las tres grandes cuencas hídricas de Sudamérica: la del Orinoco, la del Amazonas y la del Plata, con el fin de forzar a la integración de 50.000 kilómetros de vías navegables. La CAF, institución financiera multilateral

* Documento editado por: Taller Ecologista (Rosario), en el marco de la Coalición Ríos Vivos. Santa Fe, Abril de 2005. Revisado en julio 2006. Producción periodística y textos: Eliezer Budasoff.- Coordinación y Edición: Elba Stancich - Taller Ecologista: C.C. 441 — C.P. 2000 Rosario - Argentina - Info@taller.org.ar - www.taller.org.ar .

¹ Corporación Andina de Fomento (www.caf.com). Los Ríos nos unen. Integración fluvial suramericana. Edición Bogotá, Colombia, noviembre 1998.

² Ver: Andrés Barreda, Sentido y origen del ALCA. Separata de la revista «Biodiversidad, sustento y culturas». Impresa en julio de 2004. Edición a cargo de REDES-Amigos de la Tierra Uruguay. El autor es profesor del Área de Economía Política de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México.



que opera de puente entre la región (América Latina y el Caribe) y los mercados internacionales de capital, no hacía más que cumplir con una de sus principales actividades al reactivar el viejo sueño de explotar las riquezas de América del Sur a través de la interconexión fluvial: impulsar el desarrollo de infraestructura para fomentar las inversiones y nuevas oportunidades de negocio.

Desde 2000, y con el propósito de alentar obras vitales para el desarrollo del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA),² la CAF impulsa junto al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata) el faraónico plan de Infraestructura para la Integración Regional Sur Americana (IIRSA). El proyecto de la hidrovía Paraguay-Paraná, uno de los ejes de «integra-

ción» propuestos en el IIRSA,³ es una megaobra ideada para aumentar la capacidad de tráfico de productos —principalmente agrícolas (soja), minerales (hierro y manganeso) y combustibles—, haciendo viable el transporte de grandes cargas a través de los ríos Paraguay y Paraná: un plan para garantizar la navegación continua de convoyes de barcazas del largo de hasta tres estadios de fútbol,⁴ día y noche, los 365 días del año, en un trayecto que se extiende por 3.400 kilómetros de río entre Puerto Cáceres⁵ (Brasil) y el Puerto de Nueva Palmira (Uruguay). Un plan de obras con una influencia directa para más de 20 millones de personas, en una región de magnífica riqueza hídrica, que contiene algunas de las tierras más fértiles del planeta, ecosistemas únicos, reservas de biodiversidad y recursos naturales de valor incalculable, que despiertan el interés de los inversionistas privados. Las obras en la hidrovía, de hecho, son un negocio fabuloso para el conjunto de intereses particulares que más las promueven: un proyecto clave en los planes de apertura de mercados para la conquista de corporaciones e inversionistas del Primer Mundo,⁶ que está asociado, básicamente, a grandes beneficios para transnacionales que monopolizan el mercado internacional de granos y holdings de compañías dedicadas al transporte fluvial y marítimo; un proyecto que, además, abre caminos para grupos financieros internacionales que hoy incorporan, dentro de los «derivados financieros» que manejan entre sus productos, el «novedoso y sofisticado mercado del control, exploración y explotación de territorios».⁷

Con el apoyo de los bloques locales de poder ligados a los agronegocios, las agencias bursátiles de la región, las cámaras portuarias y las empresas que apuestan a las concesiones de las obras, la ecuación comercial de la hidrovía cierra para todos, menos para la mayoría de los habitantes de Sudamérica. Los países⁸ comprometen dineros públicos para una megaobra de infraestructura que beneficia a inversionistas, principalmente del Primer Mundo, que especulan con las posibilidades de aumentar la sobreexplotación de los recursos de la región. Desde tiempos remotos los ríos Paraguay y Paraná fueron utilizados como vías de navegación, en las condiciones que lo permitían, para el transporte de personas y mercancías. Ahora, para adecuar el sistema fluvial Paraguay-Paraná a los colosales objetivos comerciales de los inversionistas, es necesario someter a los ríos al

riesgo de un desastre ambiental; es necesario intervenir en los ecosistemas con grandes obras de ingeniería; es necesario permitir la saturación de las aguas con pesticidas y metales pesados, es necesario aumentar la deforestación, presionar la producción agrícola hasta agotar las tierras, y desplazar pequeñas y medianas cadenas productivas y comunidades dependientes de la vida de los ríos. Esto es a lo que, explícitamente, los promotores de la hidrovía le llaman progreso.

AGRONEGOCIOS EN EL PARANÁ: EL AGUA Y EL ACEITE

Durante el último año, las transnacionales ligadas a los agronegocios anunciaron inversiones por un monto de 900 millones de dólares⁹ en Argentina, casi todas en la zona del Gran Rosario (Santa Fe), para aumentar sus capacidades de almacenamiento, transporte y trituración del poroto de soja. «La inversión fundamentalmente es de grandes empresas internacionales que están establecidas en Argentina, en Brasil, en Europa y también, por supuesto, en Estados Unidos; pero han visto aquí, en Argentina, las mayores posibilidades».¹⁰ Así

³ www.iirsa.org.

⁴ Los convoyes, formados por un empujador y varias barcazas, pueden ser organizados con diferentes dimensiones, pero se prevé que la hidrovía permita la circulación de estructuras de hasta 20 barcazas, denominadas «convoy de 4 x 5», que miden aproximadamente 300 metros de largo (eslora) por 48 metros de ancho (manga). Ver: Programa Hidrovía Paraguay-Paraná —Síntesis Marzo 2004.

⁵ Los nuevos estudios para el desarrollo de obras en la hidrovía, adjudicados en 2003, se proyectaron sólo hasta la localidad brasilera de Corumbá. El tramo que va desde Corumbá hasta puerto Cáceres es parte del Gran Pantanal matogrossense y es el más conflictivo del proyecto.

⁶ Ver: Peter Roset, TLCAN, ALCA y OMC: un solo frente. La Jornada, México D.F., XII, 2002. En: Andrés Barreda, Op. Cit.

⁷ Hernando Gómez Serrano, Op. Cit.

⁸ Argentina, Paraguay, Uruguay, Bolivia y Brasil.

⁹ Rogelio Pontón, titular del Departamento de Informaciones y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario. Ponencia realizada en el «XIV Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior», 15 de septiembre de 2004.

¹⁰ Ídem.

comenzaba Rogelio Pontón, titular del Departamento de Informaciones y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario, su explicación sobre la rápida necesidad de las obras en la hidrovía: para el 2007, según las estimaciones bursátiles, la producción argentina de granos —una de las más importantes del mundo— no bastará para alimentar la capacidad de producción instalada por los inversores, que necesitarán «bajar» soja desde Paraguay, Bolivia y el sur de Brasil, usando mayores embarcaciones para abaratar los costos de transporte, con el fin de utilizar al máximo su futuro potencial para procesar y comercializar la soja y sus derivados.

El 9 de septiembre de 2004, un periodista agropecuario de Argentina escribió que «los más preocupados por la hidrovía» eran los productores de Estados Unidos: «sus organizaciones visitan anualmente el país y usan este ejemplo para presionar a su gobierno a que haga obras similares en el Misisipi».¹¹ Ya en 2001, en el artículo *La Conexión Misisipi-Paraguay*, el periodista y director del programa para América Latina de International Rivers Network (IRN), Glenn Switkes, indicaba que las operadoras de barcasas en el Misisipi y las mayores compañías de agronegocios venían impulsando una serie de obras en la hidrovía del alto Misisipi —hoy el río más contaminado de los Estados Unidos—, para poder «competir» con los productores de granos en Brasil y Argentina.



Sin embargo, seguía Switkes, los «dueños» del río Misisipi, los que más se verían beneficiados por el incentivo público de abaratar el costo de transporte de la soja norteamericana, eran los mismos que habían conseguido hacerse «dueños» del río Paraguay,¹² una de las principales vías de salida de la soja brasilera, y son los mismos que están apropiándose del río Paraná, principal vía de salida de la soja argentina.

Los nombres de Cargill, Bunge, Archer Daniels Midland, Louis Dreyfus —cuatro de las mayores *traders* de granos en el mundo—¹³ y el de American Commercial Lines (ACL) International —unidad comercial del holding¹⁴ que domina el servicio fluvial en el Misisipi—, volverían a aparecer ligados a los proyectos de convertir ríos en canales industriales a través de sus inversiones en la costa del río Paraguay o del Paraná, o en las dos. Diseñado de acuerdo a las estrategias transnacionales de las corporaciones, en realidad, el proyecto de la hidrovía contempla destinos específicos para las producciones de cada país, según las características naturales y las ubicaciones geográficas de sus territorios. El criterio global de los inversionistas, en cada caso, siempre ha sido el mismo: la mayor explotación de recursos posible, con el menor costo de comercialización posible, y el más amplio control posible sobre el desarrollo a futuro de los territorios.

El periodista Brewster Kneen, en su artículo sobre la Geopolítica de los Organismos Genéticamente Modificados,¹⁵ cita como ejemplo una nota publicada por el *Financial Times* el 20 de noviembre de 1996: «Un documento del Banco Mundial de 1986 identificó las tierras bajas del este de Bolivia como tierras privilegiadas para la soja, y antes de 1995

¹¹ Héctor A. Huergo, *Lo que faltaba. Ahora se critica a la hidrovía del Paraná*. Diario Clarín, 9 de septiembre de 2004.

¹² Glenn Switkes, *A conexão Misisipi-Paraguay*. 13 de febrero de 2001.

¹³ El Fondo Latinoamericano para el Arroz de Riego señala que «cinco grandes oligopolios, (Cargill, Continental, Louis Dreyfus, Bunge y Archer Daniels Midland) controlan cerca del 90% del comercio mundial de granos». Es fácil mostrar, sostiene la FLAR (www.flar.org), «que un oligopolio (pocos vendedores en cartel), que a su vez es un oligopsonio (son pocos compradores en la cadena) logra capturar beneficios de consumidores y productores a la vez».

¹⁴ American Commercial Lines (ACL). *La unidad internacional de ACL -la «principal línea de transporte fluvial en el mundo», según su propia definición- posee dos divisiones en Sudamérica y opera barcasas a través de los sistemas fluviales Paraguay-Paraná, Orinoco e Higuamo*.

¹⁵ Brewster Kneen, *The geo-politics of Genetic Modified Organism*. Revista Theomai número 5, primer semestre de 2002. *Publicación de la Red de Estudios sobre Sociedad, Naturaleza y Desarrollo, Universidad Nacional de Quilmes. El periodista es autor del libro «El gigante invisible, Cargill y sus estrategias transnacionales».*

había cerca de 340.000 hectáreas bajo soja. Alrededor de una tercera parte de los dos millones de hectáreas potencialmente ricas han sido hasta ahora despejadas para la agricultura. Mucho del crédito para ello va a Joaquín Aguirre, que ya en 1930 soñaba con convertir el sistema de los ríos Paraguay-Paraná en el Misisipi-Missouri sudamericano...». En 1996, indica Kneen, Cargill formó una alianza empresarial de riesgo compartido con Aguirre Portuaria S.A. para el almacenamiento de granos, oleaginosas y derivados, y el manejo de un elevador en la Zona Franca Puerto Aguirre, en Quijarro (Bolivia). La soja boliviana sería transferida de los trenes y camiones a las barcasas, para transportarla hasta Argentina por la hidrovía. También en 1996, con «la hidrovía Paraguay-Paraná en mente»,¹⁶ Cargill expandió su planta en San Martín (Rosario, Argentina), para convertirla en una de sus principales procesadoras de soja en el mundo. Ese mismo año, la operadora de barcasas ACBL se instalaba en Pueblo Esther, una localidad ubicada al sur de Rosario, y se iniciaron trabajos de dragado en el Canal Tamengo (Bolivia), una de las zonas más vulnerables del proyecto, a pesar de que el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) se había comprometido a no iniciar las obras hasta que no estuviesen concluidos los primeros estudios oficiales. Cinco años después, señala Kneen, trascendió que Cargill había comprado el 51% del puerto de granos de Puerto Aguirre en el canal Tamengo, en Bolivia, cerca de Corumbá (Brasil).

El proyecto de abaratar los costos de transporte con la utilización de embarcaciones más grandes afianzó a Argentina, y principalmente a la zona del Gran Rosario —por su cercanía con la materia prima— como principal destino para invertir en la trituration y el procesamiento de soja. La devaluación de la moneda argentina (2001), y la incorporación masiva de la soja transgénica en el país aceleraron el proceso, estimulado por el renovado compromiso de los gobiernos de la cuenca del Plata en reactivar el programa de la Hidrovía. Las condiciones del país permitían costos de trituration dos veces menores que los de los Estados Unidos y hasta tres veces menores que los de Brasil,¹⁷ y la hidrovía permitía contar con las cosechas de Bolivia, Paraguay y el sur de Brasil como insumo.

Cargill y Bunge, la mayor exportadora y la mayor procesadora de soja en Brasil, respectivamente, figuran entre las

cinco empresas que más facturaron en Argentina en 2003.¹⁸ Ambas empresas se destacaron en 2004 por sus anuncios de inversiones para aumentar su capacidad de procesamiento y comercialización de soja, por montos muy superiores a los del resto de las cerealeras: entre las dos, según se indicó a la prensa argentina, prevén un desembolso de 500 millones de dólares.¹⁹ Un año antes de conocerse públicamente estas inversiones, durante la xxiv Reunión del Consejo Mercado Común, los presidentes de Argentina, Paraguay, Uruguay, Brasil, Bolivia y Chile, se habían comprometido para que «los trabajos de mejoramiento de la navegabilidad de la hidrovía Paraguay-Paraná se ejecuten en el plazo más corto posible», a partir de la propuesta que se estaba elaborando «en el ámbito del Comité Intergubernamental de la Hidrovía, con financiación de la Corporación Andina de Fomento (CAF)».

El negocio de la hidrovía, como señala Jesús González, ex subsecretario de Puertos y Vías Navegables y ex Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía durante el gobierno de Carlos Menem, se reparte entre los agronegocios y la logística.²⁰ En octubre de 2004, un periódico de Rosario²¹ calculaba que ocho empresas de trading de soja (Cargill, Bunge, Aceitera General Deheza, Louis Dreyfus, Molinos Ríos de la Plata, Nidera, Toepfer y Vicentín), habían sumado en sus ventas de un año más de 10.000 millo-

¹⁶ Brewster Kneen, *Op. Cit.*

¹⁷ «Si en la Argentina estamos hablando de un costo de trituration, de 5 o 4 dólares por tonelada, en Brasil hay que hablar de tres veces más y en Estados Unidos es de 10 dólares por tonelada». Conferencia de Rogelio Pontón, titular del Departamento de Informaciones y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario, septiembre de 2004.

¹⁸ Revista Mercado. *Las 1000 empresas que más venden*. Edición número 1036, junio de 2004.

¹⁹ Cargill: US\$ 200 millones para planta y puerto en Villa Gobernador Gálvez y ampliación de planta en Puerto General San Martín (Santa Fe). Bunge: US\$ 300 millones para complejo portuario con dos muelles separados para el movimiento de oleaginosas y fertilizantes en Ramallo (provincia de Buenos Aires).

²⁰ Jesús González. Director ejecutivo de Fundosmil. Ponencia realizada en el «XIV Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior», 15 de septiembre de 2004.

²¹ Martín Escobedo y Rodrigo Miró, *La otra cara del boom sojero*, Periódico El Eslabón, Rosario, octubre de 2004.

nes de dólares,²² casi ocho veces el presupuesto anual de la provincia de Santa Fe. Por los puertos privados de Santa Fe se despacha hoy el 78% de la cosecha nacional exportada,²³ aunque allí las *traders* de soja están exentas del pago del impuesto a los Ingresos Brutos. Cargill, Bunge, Aceitera General Deheza, Louis Dreyfus, Molinos y Vicentín (y también el grupo Noble) anunciaron a lo largo de 2004 inversiones para aumentar su capacidad productiva.

A pesar del fervor con el que los sectores dominantes defienden las inversiones extranjeras, el supuesto «efecto derrame» que éstas provocan en las economías huéspedes es más un imperativo ideológico que una verdad ajustada a un análisis real de la situación. En su informe sobre La inversión extranjera en América Latina y el Caribe, 2003, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), señala que la «idea de beneficios automáticos y efectivos» provocados por la Inversión Extranjera Directa (IED) «dominó durante mucho tiempo, pero en la actualidad ya no es así». Un párrafo del informe resulta esclarecedor en este sentido: «Una completa reevaluación de la literatura sobre los efectos de derrame de la IED, a partir de estudios de caso empíricos, ha llevado a nuevas conclusiones que sugieren que los impactos no son exclusivamente —e incluso no necesariamente— positivos. En estos nuevos estudios, en los que se aplicaron metodologías mejoradas, se plantea que con mucha frecuen-

cia los efectos de la inversión extranjera han sido neutros o negativos o, en el mejor de los casos, la situación resultante es poco clara, especialmente cuando se trata de países en desarrollo y economías en transición».²⁴

Así, aunque el argumento vital para otorgar privilegios a las inversiones extranjeras ha insistido en la importancia que éstas tienen para el desarrollo de las economías regionales, la CEPAL, más consecuente y menos interesada en sostener mitos, indica que la inversión extranjera directa «dirigida a explotar recursos naturales» puede generar impactos positivos en los países donde opera, pero «básicamente por la vía del pago de impuestos y del gasto que la empresa realiza localmente (salarios y compra de insumos)».²⁵ La experiencia real de las inversiones en Santa Fe —que contiene hoy el principal complejo mundial de producción de aceite de soja—, llega a debilitar incluso estos escasos argumentos de beneficio. Por un lado, las características de las inversiones cerealeras permite a medios especializados afirmar que, en realidad, «la industria aceitera es una de las que menos puestos de trabajo generan por cada dólar de facturación, ya que si bien requiere de un importante encadenamiento de servicios (empresas de transporte fluvial y marítimo, flete por camiones), no desarrolla en torno suyo un gran encadenamiento productivo, tal como sucede con otras industrias...».²⁶ Por otro lado, a las exenciones otorgadas directamente por las políticas tributarias provinciales, se suman las denuncias contra estas empresas por maniobras para evadir retenciones e impuestos a las ganancias.

En julio de 2002, el titular de la Aduana argentina, Mario Das Neves, en una conferencia de prensa en Casa de Gobierno, denunció la existencia de maniobras de subfacturación por parte de empresas cerealeras y petroleras en el país.²⁷ En octubre del mismo año, funcionarios de la Dirección General de Impuestos (DGI), declararon que estaban investigando «maniobras de triangulación», y dejaron trascender que «la lupa estaba orientada a tres de las mayores *traders* de cereales: Cargill, Dreyfus y Alfred Toepfer».²⁸ Posteriormente, junto a Das Neves, el jefe de la Administración Federal de Impuestos (AFIP) de Argentina, Alberto Abad, ordenó una investigación sobre las maniobras de triangulación en las exportaciones y sus montos. El estudio entregado por los investigadores al

²² 32.217 millones de pesos argentinos.

²³ Ver: Quincenario Punto Biz, *El «dream team» de los puertos privados cerealeros. Dossier Hidrovía*, 26 de julio de 2004.

²⁴ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). *La inversión extranjera en América Latina y el Caribe, 2003*. (www.eclac.cl)

²⁵ CEPAL, *Op. Cit.*

²⁶ Infobae. *Por el crecimiento, Argentina deberá importar soja*. 30 de agosto de 2004.

²⁷ Oscar Ainsuain y Alejandro Hugolini, *El Boom Sojero (parte IV): Evolución fiscal, estafa y especulación (maniobras económicas y presión política de las cerealeras)*.

²⁸ Ídem. «Los especialistas detectaron que por ejemplo Cargill Argentina vendía granos a Cargill Uruguay a un precio mucho más bajo que el del mercado internacional y Cargill Uruguay los revendía al precio internacional a Brasil. Los expertos concluyeron que había certezas de que los embarques se hacían directamente hacia el destino final (Brasil) y que la exportación al paraíso fiscal (Uruguay) era ficticia».



ministro de Economía de Argentina, sobre el 40% de las exportaciones del primer semestre de 2002, permitía calcular que la subfacturación total de las cerealeras en ese período rondaba los 400 millones de dólares.²⁹ En octubre de 2004, la AFIP reveló a medios gráficos de Rosario que las empresas cerealeras evadían millones en impuestos, «sin que nadie pueda ponerles freno».³⁰ Las fuentes del gobierno, indicaba la nota, «advierten que el hecho de tener puertos propios de embarque les permite a todas estas empresas manejar un alto nivel de evasión».³¹

RÍOS PRIVADOS, NEGOCIOS REDONDOS

La demanda de «previsibilidad» para los inversores, una de las exigencias más repetidas por los sectores neoliberales de Argentina después de la devaluación de la moneda, no se res-

tringe, en el caso de las empresas que apuestan a la hidrovía, a cuestiones jurídicas y tributarias. El reclamo de «previsibilidad» que los capitales transnacionales hacen a los gobiernos para invertir en la costa de sus ríos apunta principalmente al abaratamiento de los costos de transporte, a partir de la posibilidad de utilizar embarcaciones mayores: son las obras en la hidrovía las que les podrán asegurar obtener los márgenes de beneficios previstos en sus inversiones.

Lejos de los procesos de integración, la relación entre las obras en la hidrovía y la necesidad de las transnacionales de asegurar el rédito de sus inversiones es tan estrecha, que las proyecciones de producción de una sola compañía radicada en Brasil pueden servir de pilares para el proyecto, cuando se habla de su objetivo verdadero: «Si tomamos algunas proyecciones para el 2010, en lo que hace a granos podemos tener una exportación de 62 millones de toneladas (estimando una cosecha de 100 millones de toneladas) por los puertos de la hidrovía. Para ese mismo 2010 consideramos una exportación de mineral de hierro por parte de Río Tinto Zinc muy modesta de 10 millones de toneladas. Lo cual nos daría un total de 72 millones de toneladas con un incremento significativo con respecto a los 44 millones actuales».³² Así explicaba el ingeniero Raúl Escalante, de la empresa Hidrovía S.A.—concesionaria del dragado en el tramo que abarca desde Santa Fe hasta el océano Atlántico— la rápida necesidad de poner «en condiciones» la vía navegable, para evitar «congestión en el tráfico». La angloaustraliana Río Tinto, propietaria de minas en todos los continentes y una de las principales productoras de hierro en el mundo, confirmó este año que tenía programado invertir casi mil millones de dólares para aumentar la producción de su mina en Corumbá (Brasil), con el objetivo de llegar a producir 15 millones de toneladas

²⁹ *Ídem.*

³⁰ Rodrigo Miró, «La otra cara del boom sojero.» *Periódico El Eslabón, Rosario, octubre de 2004.*

³¹ *Ídem.*

³² Raúl Escalante, «Importantes beneficios por la profundización de la hidrovía». *Anuario portuario y marítimo, Special edition 2004. Ponencia realizada en el XIII Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior.*

de hierro para 2009.³³ En octubre de 2000, en la reunión de la comisión técnica del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), la compañía llegó a decir que su proyecto de expansión en Corumbá avanzaría «en la medida en que avanza la Hidrovía Paraguay-Paraná»: el «camino crítico para la decisión», advertía la corporación con sede en Londres, «depende exclusivamente de que las condiciones de navegación de los ríos Paraguay y Paraná aseguren una operación permanente durante todo el año».³⁴

En 1995, Argentina otorgó la concesión del dragado del río Paraná entre Santa Fe y el Océano Atlántico a la empresa de capitales belgas y argentinos Hidrovía S.A. Cuando se realizó el contrato, el gobierno de Carlos Menem se comprometió a subsidiar a la empresa con 40 millones de dólares por año, durante diez años primero, y por ocho más cuando extendió la concesión hasta el 2013. Entre 1995 y 2000, Hidrovía embolsó 235,2 millones de dólares en subsidios estatales (39,2 por año), a pesar de que «la tasa de rentabilidad superaba holgadamente la proyectada en la oferta de licitación y sin que el Estado pusiera en marcha el ente regulador que debía controlar la concesión del servicio».³⁵ En diciembre de 2002, tras un año y medio de retraso en el pago de los subsidios estatales a causa de la promulgación de la Ley de Emergencia Económica, Hidrovía S.A. consiguió que el gobierno de Eduardo Duhalde le permitiera aumentar un 45 %

las tarifas dolarizadas del peaje como compensación, aunque la concesión no contaba con ningún tipo de control del Estado. A diez años de la adjudicación del servicio, el Estado ni siquiera sabe cuánto obtiene la empresa en concepto de ganancias. Cuatro meses después de que se autorizara por decreto la subida del peaje, la Oficina Anticorrupción emitía un dictamen señalando que todavía no había sido creado el Órgano de Control para fiscalizar la concesión, que los pliegos de la licitación habían sido arreglados para favorecer a la empresa, y que nunca se había realizado una auditoría de costos para saber si la tarifa del peaje era adecuada. Mientras la empresa analiza hoy «presentarse en la futura licitación para la adecuación de la hidrovía Paraguay-Paraná desde Santa Fe a Brasil»,³⁶ la Justicia Federal de Argentina (Sala II de la Cámara Federal), ordenó al Juez Rodolfo Canicoba Corral que reabriera el expediente y aceptara a la Oficina Anticorrupción como querellante en la causa iniciada por la concesión del dragado: «Una de las causas más cuestionadas en la adjudicación de obras públicas durante la ola privatizadora de los noventa».³⁷

En 1996, el mismo año que Cargill invertía para exportar desde Bolivia y ampliaba su capacidad para procesar en Argentina, la empresa de transporte fluvial American Commercial Lines (ACL) desembarcaba en Pueblo Esther, unos 24 kilómetros río abajo de Rosario, en Santa Fe, con el nombre de ACBL Hidrovías S.A para su subsidiaria. Los gobiernos provincial y municipal cedieron entonces un islote y permitieron la transformación de la zona residencial de Pueblo Esther para la radicación de ACBL Hidrovías S.A., que fue eximida de impuestos y construyó allí un puerto flotante, realizó obras en la barranca, edificó una playa de estacionamiento para barcasas e impidió eventualmente el paso de la gente al río Paraná por accesos públicos. En 2000, ACBL incorporó como socio al grupo chileno-argentino Ultrapetrol, cambió su nombre por UABL Bahamas Ltd., y en abril de 2004 —por un poco más de 24 millones de dólares—, la norteamericana vendió el 50% de sus acciones a Ultrapetrol,³⁸ que pasó a ser propietario de la principal operadora del servicio fluvial en la hidrovía Paraguay-Paraná, con una flota de 437 barcasas, 19 remolcadores y un trasbordador de granel barcaza-buque. Ann Adams, vocera de American Commercial

³³ Vera Saavedra *Durão Do Rio, Rio Tinto desafía a Vale e investe US\$ 1 billón no Brasil*. *Valor Económico*, 24 de noviembre de 2004. El 19 de enero de 2005, el mismo diario informó que el gobierno proyectaba enviar al Congreso Nacional un proyecto para modificar la ley que impedía la actuación de las mineras extranjeras en áreas de frontera, hasta 150 kilómetros territorio adentro. La noticia indicaba que el asunto tenía por objetivo abrir espacio para fuertes inversiones de mineras extranjeras en el país, como las de Río Tinto y su plan de inversión en Corumbá (Mato Grosso do Sul), en la frontera con Bolivia.

³⁴ Glenn Switkes, *Op. Cit.*

³⁵ Miguel Jorquera, *Reabren la causa hidrovía, una de las naves insignia del menemismo*. *Diario Página/12*, Buenos Aires, 8 de marzo de 2005.

³⁶ *Quincenario Punto Biz*, *Hidrovía SA invirtió 730 M US\$ en el río Paraná*. *Dossier Hidrovía*, 26 de julio de 2004.

³⁷ Miguel Jorquera, *Op. Cit.*

³⁸ *Diario La Capital*, *La barcacera UABL, sin socio norteamericano*. *Martes 3 de agosto de 2004*.

Lines, aclaró entonces que la decisión se había tomado «por una oportunidad de negocio», pero no porque tuviesen duda de «la potencialidad del transporte hidroviario en el MERCOSUR».

La empresa ACBL fue noticia en los medios reiteradamente, aunque no justamente porque sus proyectos de inversión hayan causado manifestaciones de apoyo colectivo. En 2000, cuando se conoció el nuevo plan de la barcaca para construir un puerto sobre el río Paraguay, en Morrinhos (Estado de Mato Grosso), en el Pantanal brasileño, los movimientos ambientalistas de la región y del mundo reaccionaron inmediatamente. El Gran Pantanal matogrossense, punto más delicado del proyecto Hidrovía, es el humedal más extenso del mundo, considerado área crítica de biodiversidad de importancia internacional y regulador hídrico de todo el sistema fluvial Paraguay-Paraná. En 1997, ACBL había intentado ya iniciar su proyecto en el Pantanal, con el que se ganó entonces el repudio de más de 300 organizaciones ecologistas, asociaciones para la protección de los derechos de los indígenas y numerosos científicos. Una sentencia favorable de la Justicia detuvo el avance del proyecto y, en 1999, el gobierno brasileño anunció la suspensión de las obras en el tramo del río Paraguay que abarcaba el Pantanal (tramo Cáceres-Corumbá). El renovado intento de ACBL de instalarse en el Pantanal en el 2000 contaba con el aval del gobierno regional de Mato Grosso, y fue considerado como parte de una nueva estrategia: fragmentar las intervenciones en el río tomando cada obra como un caso separado, lo que permitía argumentar que los impactos serían mínimos. Las entidades más acérrimas defensoras de la hidrovía, como la Bolsa de Comercio de Rosario, fueron progresivamente cambiando de estrategia en su discurso para seguir impulsando las obras en el Pantanal, pero afirmando simultáneamente que «sólo un demente querría perjudicar» a este ecosistema único.

En agosto de 2003, la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés), brazo del sector privado del Banco Mundial, anunció un préstamo de 45 millones de dólares para inversiones en América del Sur: el crédito formaba parte de un plan global de inversión de 85 millones de dólares destinado a ampliar la flota de barcazas y remolcadores de UABL Bahamas Ltd. y sus terminales de carga. En

noviembre de 2004, la IFC otorgó también un crédito de 100 millones de dólares a la empresa argentina Aceitera General Deheza. Se trataba del primer crédito con términos de financiación a largo plazo que el IFC otorgaba a una corporación argentina después de la crisis de 2001, y estaba destinado a aumentar la capacidad de trituración y de producción de derivados de soja de AGD. Un mes antes, la IFC había decidido aprobar un crédito de 30 millones de dólares para la brasilera Amaggi Exportação e Importação Limitada, empresa de la familia de Blairo Maggi, gobernador del estado de Mato Grosso. El crédito estaba destinado a ampliar la capacidad de recolección y almacenamiento de soja de Maggi y, al mismo tiempo, atender a la creciente necesidad de capital de giro de la empresa. Si la empresa Aceitera General Deheza había sido cuestionada en 2004 por su plan de desmontar 2.000 hectáreas en la provincia de Córdoba, en la que prácticamente no quedan bosques,³⁹ la compañía de la familia Maggi, al momento de recibir el crédito, había sido fuertemente cuestionada por la sociedad civil a causa de su avance sobre la Amazonía, su responsabilidad por los daños al medio ambiente y la degradación de la salud de los pobladores de los lugares donde opera. «...Espanta que hechos ampliamente conocidos por el público brasileño no hayan sido considerados por el directorio de la CFI cuando decidió aprobar el préstamo a Amaggi»,⁴⁰ denunciaba la Red Brasil sobre Instituciones Financieras Multilaterales en su informe número 22.

³⁹ En abril de 2004, el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) y la Secretaría de Medioambiente de la Nación dieron a conocer un informe en el que se señalaba que Argentina perdió en los últimos 70 años más del 70% de sus bosques. La expansión de la frontera agrícola, una de las principales causas de esta pérdida, se aceleró violentamente los últimos años con el ingreso de la soja transgénica al país.

⁴⁰ Rede Brasil sobre Instituições Financeiras Multilaterais. Informe número 22: CFI, do grupo Banco Mundial, tem processo deliberativo defeituoso. Brasília, 3 de noviembre de 2004.

TERRITORIOS EN VENTA

Concebido el futuro como un presente continuo, como si el mundo pudiese mantenerse inmutable frente a las acciones que ejercen las personas sobre él, la voracidad económica más violenta sostiene todavía la ficción de un porvenir sin consecuencias. La subordinación de los territorios a las necesidades de los inversores, sin embargo, no sólo abarca consecuencias más allá del presente, sino que ha comenzado a modificar las condiciones de vida de las poblaciones en lo inmediato: la determinación casi absoluta de la producción primaria, la exigencia de ajustes normativos y la transformación de los espacios públicos, el desplazamiento de todo lo que se opone al trazado de las inversiones ligadas a la hidrovía Paraguay-Paraná, hace imposible ocultar que los ciudadanos deberán adecuarse, como los ríos, a las necesidades de los nuevos «dueños».

En septiembre de 2004, el mismo mes que se desarrollaba el encuentro número 33 del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), el presidente de la Unidad Rural de la Intendencia Municipal de Montevideo (Uruguay), Alfonso Carriquiri, denunciaba que una empresa ligada a la secta Moon, que había comprado un predio de 80 hectáreas con un muelle y un ex frigorífico en la costa oeste de Montevideo, estaba presionando al gobierno para construir allí un puerto privado, a pesar de que la obra contaba con la oposición de los productores rurales de la zona.⁴¹ «Aquí están las mejores playas de Montevideo, quizás las únicas del país cuyo entorno no está urbanizado. Es un área rural. Donde los suelos lo permiten se la dedica a uso agrícola [montes de frutales, viñas, horticultura], y donde la Intendencia pretende desarrollar un plan especial que defina usos recreativos y turísticos regulados», explicaba Carriquiri. «La secta ya compró varios puertos a lo largo de la hidrovía», añadió, «en Para-

guay, por ejemplo, tienen Puerto Casado, famoso porque adquirieron hasta el pueblo».⁴² Se refería, concretamente, a un latifundio de 400 mil hectáreas adquirido por una empresa perteneciente a la Iglesia de la Unificación —conocida como secta Moon— en el Chaco paraguayo, que alberga un municipio llamado La Victoria. La operación generó la protesta de los habitantes del lugar —unas 6.000 personas— que consideraban que habían sido vendidos junto a sus tierras. La secta Moon había llegado al Chaco paraguayo en 1995 para realizar inversiones relacionadas con la Hidrovía Paraguay-Paraná, y progresivamente fue adquiriendo territorios. Se radicó inicialmente en Fuerte Olimpo con el apoyo del entonces gobernador Tarcisio Sostoa; más tarde se instaló en Puerto Murtinho (Brasil), regresó al Paraguay para adquirir Puerto Leda (80.000 hectáreas), y finalmente compró 400 mil hectáreas más en Puerto Casado, operación que motivó una denuncia de la Liga Internacional por los Derechos y la Liberación de los Pueblos ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU), porque la tierra había sido vendida con todos sus edificios y pobladores incluidos. Las tierras vendidas a Moon —se calcula que en total ya adquirió más de 600.000 hectáreas en el Paraguay— incluyen la zona portuaria, el casco urbano perteneciente a la municipalidad, los centros educativos, el aeropuerto, varios edificios sede de instituciones públicas existentes y los poblados indígenas. El 4 de agosto de 2005 la Cámara de Senadores de Paraguay, sancionó la expropiación de 52 mil hectáreas de la Secta Moon en favor del derecho a la tierra de los pobladores de Puerto Casado. Este hecho marca una importante victoria a favor de la campaña por la soberanía del país y la dignidad casadeña.

El 17 de diciembre de 2004, el Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, otra localidad de la región, aprobó el proyecto de extensión de la «zona industrial» del pueblo para permitir la venta de calles públicas a la corporación Cargill, que había decidido invertir 200 millones de dólares allí para construir una planta y un puerto sobre la costa del Paraná. Para ello, los concejales primero tuvieron que transformar la zona residencial en una zona industrial a la medida de la multinacional (6 de noviembre de 2003), y el gobierno provincial se comprometió a invertir 8 millones de pesos (unos 2,6 millones de dólares) para acondicionar un tramo vial a

⁴¹ Leonardo de León, *La secta Moon presiona para construir puerto y enfrenta a productores y pobladores. Regional Latinoamericana de la Unión Internacional de Trabajadores de la Alimentación, Agrícolas, Hoteles, Restaurantes, Tabaco y Afines (Rel-UITA)*, 20 de septiembre de 2004.

⁴² Ídem.

las necesidades de la empresa (12 de noviembre de 2004), a pesar de que el mismo gobierno había emitido un dictamen sobre el proyecto de la multinacional resolviendo que no se haría «responsable de ningún tipo de erogación dineraria que demande la construcción de las obras previstas».

El 23 de agosto de 2004, un pequeño grupo de personas se reunió para protestar frente al ente portuario de la ciudad de Santa Fe. «Nos hemos quedado sin trabajo y no nos dan ninguna solución», se quejó Osvaldo Jiménez ante los medios.⁴³ Como el resto de los manifestantes, Jiménez vivía de cruzar gente por el río Paraná desde Alto Verde —uno de los barrios más periféricos de Santa Fe—, hasta el centro de la ciudad. El paso fluvial que unía el barrio con el puerto, utilizado durante décadas por los boteros que trasladaban a los trabajadores de Alto Verde, había sido bloqueado sin previo aviso. La autoridades portuarias explicaron que había entrado en vigencia una nueva disposición internacional «antiterrorista», que obligaba a restringir «la circulación de personas ajenas al operador», y «el paso de vehículos, tanto por agua como por tierra».⁴⁴

En julio del mismo año, los gobernadores de Santa Fe, Jorge Obeid, y de Entre Ríos, Jorge Busti, habían sido convocados a la Bolsa de Comercio de Rosario para participar, junto al subsecretario de Vías Navegables de la Nación, Lisandro Salas, del Primer Encuentro de Transporte Fluvial. La jornada, organizada con el fin de presionar políticamente al desarrollo de las obras en la hidrovía, tenía entre sus temas principales «las nuevas normas de seguridad portuaria, un protocolo de medidas impulsado por los Estados Unidos para prevenir ataques terroristas que comenzó a implementarse en julio».⁴⁵ Menos de un mes después, el paso principal de los boteros de Alto Verde fue bloqueado en cumplimiento del denominado «Código de Protección a los Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS)», de aplicación obligatoria para los puertos americanos, porque los requisitos estipulados por el Código pasaban a ser aquellos que Estados Unidos utilizaría «como base para determinar la evaluación de los puertos extranjeros».⁴⁶ La iniciativa de seguridad impulsada por el gobierno estadounidense no exigía sólo la restricción del tránsito de vehículos y personas por lugares que hasta entonces habían sido públicos. Al código ISPS iba enlazada la Iniciativa de Seguridad de

Contenedores (CSI), exigencia que obligaría a «los puertos a aceptar que personal estadounidense opere dentro de sus jurisdicciones, en un trabajo de inspección previo».⁴⁷ La pretensión llegó a generar incluso la queja del presidente de la Cámara de Puertos Privados Comerciales de Argentina, Pablo Ferrés, que indicó: «Es la primera vez que una aduana de un país pretende hacer inspecciones en el puerto de origen de la mercadería».⁴⁸

La seguridad portuaria integral, según sostenía el Anuario Marítimo y Portuario en su edición especial 2004, era uno de los escollos que había que resolver en el futuro inmediato para los inversores: «El 1 de enero del 2005, cuando arranque el ALCA se concretará la zona de libre comercio más amplia del mundo, con más de 800 millones de consumidores, y más de 4/5 de ese comercio se canaliza vía transporte marítimo».⁴⁹

El investigador colombiano Hernando Gómez Serrano explica que los grupos financieros internacionales incorporan en la actualidad el mercado de control y explotación de los territorios a sus juegos de apuestas. Los acuerdos o pactos internacionales —que implican reformas sociales, ajustes fiscales, construcción de infraestructura, regulaciones tributarias, desplazamiento de poblaciones, etcétera— permiten a los inversionistas definir hoy el precio efectivo que tendrá un territorio cuando el Estado haya cumplido, en una fecha determinada, con los compromisos asumidos. Convertidos en

⁴³ *Diario El Litoral, Disposición internacional prohíbe cruce de boteros de Alto Verde al puerto. Martes 24 de agosto de 2004, edición vespertina.*

⁴⁴ *Declaraciones de Franklin Codromaz, gerente general del Ente Portuario de Santa Fe, al diario El Litoral. Martes 24 de agosto de 2004.*

⁴⁵ *Quincenario Punto Biz, Los puertos del interior mueven sus fichas por el dragado. Dossier Hidrovía, 26 de julio de 2004.*

⁴⁶ *Carlos Gallegos, secretario ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos, en el XIII Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior.*

⁴⁷ *Quincenario Punto Biz, La exigencia de nuevas normas de seguridad para el transporte fluvial obliga a afrontar mayores costos. Dossier Hidrovía, 26 de julio de 2004.*

⁴⁸ *Ídem*

⁴⁹ *Anuario portuario y marítimo, Special edition 2004, Tres retos para los puertos americanos.*

mercancía, los territorios «deben ser transformados o conservados de acuerdo con lo que espera o define para el futuro el nuevo dueño-controlador. Así, los estados deben prever inversiones tendientes a adecuar la infraestructura y la 'legalidad' de los territorios durante el tiempo definido en el contrato...»⁵⁰ A estas transacciones especulativas, al igual que con otros productos, se las puede llamar «contratos de futuro» y suelen ser operaciones de bajo riesgo: como las tasas para la negociación se establecen en «monedas duras, generalmente dólares»,⁵¹ se disminuyen las oscilaciones propias del mercado de intereses y capitales, y además tienen «la garantía de estar ordinariamente comprendidos en las 'agendas de desarrollo' definidas (no pactadas) por la banca multilateral a través de organismos del Sistema de las Naciones Unidas (Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional), otros 'pactos' o acuerdos internacionales (Organización Mundial del Comercio, ALCA) y los estados que tienen la jurisdicción político administrativa del territorio objeto de la transacción».⁵² En este sentido, la calculada programación del futuro de las poblaciones según los intereses de los capitales financieros está incluida en el objetivo más amplio de los megaproyectos. Es la auténtica previsibilidad lo que está en juego: la posibilidad de comerciar con el futuro.

La hidrovía Paraguay-Paraná, al igual que el conjunto de obras propuesto por el Plan de Infraestructura para la Integración Regional de Suramérica (IIRSA), debe ser leída en esta clave. «Muchos de estos megaproyectos», como advierte el investigador argentino Walter Pengue, «tienen relación con los programas impuestos para la reestructuración de nuestras deudas, que aseguren por una parte una sobreexplotación y exportación de recursos, permitiendo a las instituciones acreedoras asegurarse una corriente continua de reembolsos, a veces incluso superiores a los flujos de capitales que ingresaban a nuestros países». De esta manera, el académico mexicano Andrés Barreda señala que el modo en que se presenta el dominio de los territorios está directamente relacionado con los

ciclos de reproducción del capital: «Así como los créditos sirven para el control de la fase inicial del ciclo del capital [la compra, o el intercambio de dinero por mercancías, medios de producción y fuerza de trabajo] y los tratados comerciales sirven para el control de la tercera parte del ciclo [la venta, o el intercambio de mercancías por dinero], los megaproyectos y los planes regionales de desarrollo son la manera en que los capitales mundiales logran el control general de los procesos de producción o segunda fase del ciclo del capital».⁵³

LO QUE SE VA CON EL RÍO

El 15 de mayo de 2004, a las dos de la tarde, el navío Santa Anna partió de la ciudad de Cáceres (Mato Grosso) con un grupo de representantes de distintas entidades ligadas a la hidrovía Paraguay-Paraná. El objetivo del viaje, según informarían después, era realizar una «inspección técnica» en el tramo Cáceres-Corumbá de la hidrovía, el que atraviesa el Gran Pantanal. Allí viajaban, entre otros, Fermiano Yarzón, superintendente de la entidad brasilera AHIPAR (Administración de la Hidrovía Paraguay-Paraná), integrantes de la Compañía Interamericana de Navegación y Comercio (CINCO), la titular de la Agencia de Infraestructura y Transportes de Mato Grosso do Sul (AGITRAMS), Leatrice Couto, y un representante de la empresa Hidronave Navegação Ltda. El informativo semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario del 2 de julio de 2004, relataba una parte del viaje de «inspección técnica» de esta manera:

Los representantes del sector privado presentes manifestaron la necesidad de acciones efectivas por parte de las autoridades ante el «mayor riesgo que es la cuchilla ambientalista apuntando a la cabeza de los usuarios», a lo cual el Sr. Yarzón, volvió a ratificar la firme posición gubernamental para eliminar y mitigar dicho riesgo. Tranquilizados, los directores de las empresas de navegación resumieron sus recomendaciones...

Aun cuando las obras proyectadas para la hidrovía ponen en riesgo la continuidad misma de las actividades pro-

⁵⁰ Hernando Gómez Serrano, *Op. Cit.*

⁵¹ *Ídem.*

⁵² *Ídem.*

⁵³ Andrés Barreda, *Op. Cit.*

ductivas, además de la vida y la diversidad biológica de la región, las corporaciones y los inversionistas interesados siempre intentaron impugnar los cuestionamientos al proyecto, apuntando principalmente al movimiento ambientalista de la región. Los primeros estudios oficiales de impacto ambiental y viabilidad económica —financiados y promovidos por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)— se dieron a conocer a finales de 1996, y fueron prácticamente desacreditados por sectores técnicos, académicos e inspecciones independientes, ya que pretendían afirmar que los más de 200 trabajos de ingeniería sobre más de 3.000 kilómetros de río tendrían impactos mínimos. Únicamente las modificaciones en el Pantanal, que implicarían dinamitar afloramientos rocosos, ya convertían al proyecto en un potencial generador de graves consecuencias ambientales, económicas y sociales.⁵⁴ Los nuevos estudios encargados por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), el PNUD y la CAF, que fueron adjudicados el 15 de mayo de 2003, fueron aprobados en julio de 2005 y las organizaciones de Ríos Vivos pudieron acceder a los mismos en septiembre de ese año. Estos estudios complementarios —que dejan fuera del proyecto el tramo del río Paraguay entre Corumbá y Cáceres— se basan en los anteriores y se enfocan en el análisis de 22 puntos críticos. Nuevamente en esta oportunidad, los consultores afirman que el proyecto tendrá impactos mínimos; sin embargo el volumen propuesto de rocas a extraer es superior al proyecto presentado en 1996.

En una de las principales evaluaciones independientes del proyecto realizadas después de los primeros estudios oficiales, un panel de expertos —académicos e investigadores de universidades y organismos oficiales de Estados Unidos, Brasil, Paraguay y Argentina—, señalaba que se había sobreestimado «los beneficios anticipados de la Hidrovía, y que se subestimaron los costos de infraestructura asociada, el monitoreo ambiental, el impacto social y las medidas compensatorias». La mención de ejemplos positivos para solventar los «efectos esperados sobre el desarrollo económico en general», indicaba el panel, no recordaba en ningún lugar «los costos asociados a tales efectos multiplicadores, como la migración, las demandas de infraestructuras y servicios, los

cambios en el uso de la tierra o el deterioro del ambiente». El análisis económico, concluían, resultaba «totalmente inadecuado».⁵⁵

Las informaciones que indican que la concentración, la pérdida de diversidad productiva y la escasa creación de empleo genuino son características de las economías generadas por las inversiones ligadas a la hidrovía abundan, y pueden encontrarse tanto entre aquellos que promueven el proyecto como entre los que tienen la capacidad de evaluarlo globalmente. En julio de 2004, por ejemplo, la Bolsa de Comercio de Rosario indicaba que, con la capacidad de trituración proyectada por las grandes inversiones, era probable que en los próximos años «algunas plantas más pequeñas e ineficientes» dejaran de estar activas. En noviembre de 2004, Alberto Rodríguez, director ejecutivo de la Cámara de Industrias Aceiteras señalaba que ese sector productivo tendía a la concentración: «Es un sector en el que la restricción para entrar está dada por la necesidad de disponer un fuerte capital para operar». Un trabajo del sindicato de aceiteros de Puerto

⁵⁴ *Los bañados en general, pero aun más el Pantanal por su dimensión, actúan como esponjas, absorbiendo agua en la estación de lluvias y liberándola lentamente el resto del año. «Para ello es fundamental la muralla natural de rocas ubicada en la base del Pantanal, que actúa como válvula reguladora del flujo de agua», señalaba, en un trabajo de la Sección Limnología de la Facultad de Ciencias (Universidad de la República, Uruguay) el especialista Guillermo Chalar Marquisá: «Al dinamitar esta formación rocosa aumentaría aún más el vaciamiento del Pantanal, secándose grandes extensiones aún en la época de lluvias. Según algunos estudios, si el río Paraguay bajara su nivel tan sólo 25 cm, lo cual es bastante realista según las obras proyectadas, el área inundable del Pantanal se reduciría un 22% durante la estación de seca. Las consecuencias de esto serían desastrosas para toda la fauna y flora autóctona pero también para las actuales actividades de cría de ganado y agricultura al reducirse considerablemente los suelos productivos. Aguas abajo (en Paraguay, Argentina y Uruguay), las crecientes serían mucho más rápidas y grandes provocando serias inundaciones y desalojos masivos, mientras que las sequías serían más intensas y persistentes». Guillermo Chalar Marquisá, *La hidrovía Paraná-Paraguay: un proyecto de alteración de los ecosistemas naturales a gran escala con imprevisibles consecuencias.**

⁵⁵ *El proyecto de Navegación de Hidrovía Paraguay-Paraná: Informe de una Revisión Independiente. Coordinado por Environmental Defense Fund y Fundación CEBRAC. Julio de 1997.*



Foto de Taller Ecologista.

General San Martín calculaba en 2004 que en las inversiones de las grandes comercializadoras de cereales, «por cada 500.000 dólares invertidos se va a generar tan sólo un puesto de trabajo», a diferencia de las pequeñas y medianas empresas donde se necesita una inversión muy inferior para generar empleo. Jerry Mander, en su artículo «Globalización Económica y Medio Ambiente», desmitificaba por completo la apreciación de la inversión global como solución al problema del desempleo: «...Las 200 mayores corporaciones del mundo dan cuenta hoy de alrededor del 30% de la actividad económica global, pero emplean a menos del 0,5% de la fuerza laboral global».

No existe, en definitiva, una discusión real sobre las posibilidades de desarrollo de la cuenca del Plata. Aquello que mueve a miles de personas a oponer resistencia a los procesos de privatización de los recursos en América Latina, es lo mis-

mo que mueve al poder económico a implementar estrategias para su apropiación: la cuenca del Plata cuenta con la tercera parte de las reservas mundiales de bosques, recursos hídricos y energéticos, potencial piscícola, agrícola, pecuario y forestal, riquezas bioecológicas y socioculturales únicas. Si el valor de los territorios y de sus características ambientales está plenamente considerado, en su conjunto, como recurso productivo para la explotación, es la vida misma de la región en el más amplio sentido, la degradación acelerada de las posibilidades de subsistencia para su población, la que no ingresa a los cálculos del capital económico y financiero. La expresión de los buscadores de capitales, que señala a los inversionistas el beneficio adicional de «recursos humanos económicos», es exacta en el caso de la hidrografía: la vida de los habitantes de América Latina es más barata para las corporaciones. La vida, aquí, vale menos para las pizarras.