

# LOS DUEÑOS DEL RÍO

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

---

TALLER  
**Ecologista**  
Asociación Argentina

---

COALICIÓN  
  
RÍOS VIVOS

---



## Sobre Taller Ecologista

Taller Ecologista es una Organización No Gubernamental creada en 1985 en la ciudad de Rosario (Argentina) con la misión de revertir las tendencias de deterioro del ambiente y procurar alcanzar sociedades sustentables, conjugando la problemática social, ecológica, económica y política, la exigencia del respeto a los derechos ambientales y humanos, considerando que no pueden existir unos sin los otros. Sus actividades se enmarcan en la no violencia, la resistencia civil pacífica propositiva como formas de incidir en la toma de decisiones para la construcción de sociedades sustentables. Con este fin se realizan investigaciones y producción de documentos, campañas, participación en espacios democráticos de incidencia política, talleres, ciclos de charlas debates, conferencias, difusión en los medios de comunicación.

La organización tiene presencia en la sociedad a nivel local y regional, con participación nacional e internacional en temas relacionados con la problemática socio ambiental.

Forma parte de diversas coaliciones y redes, entre ellas la Coalición Ríos Vivos, WISE/NIRS (World Information Service on Energy / Nuclear Information and Resource Service), Programa Argentina Sustentable, Coalición Ciudadana Antiincineración, Red Ambiental de Santa Fe, Asamblea Provincial por el Derecho al Agua.

Taller Ecologista  
C.C. 441 - C.P. 2000 - Rosario  
Tel: 54 -341-4261475  
info\_taller@ciudad.com.ar  
Www.taller.org.ar

# LOS DUEÑOS DEL RÍO

La hidrovía

Paraguay-Paraná:

el negocio de los

recursos en

América Latina

## Sumario

I. Introducción.....5

II. Agronegocios en el Paraná.....7

III. Ríos privados, negocios redondos....11

IV. Territorios en venta.....14

V. Lo que se va con el río.....17

Anexo I.....19

Anexo II.....20



Este material puede ser reproducido libremente, total o parcialmente, siempre que sea con fines no comerciales. Agradeceremos que sea citada su fuente.





## I. INTRODUCCIÓN

En 1889, el gobierno de los Estados Unidos de América invitó a todos los Estados independientes del Continente a participar en la Primera Conferencia Internacional Americana, punto de partida para lo que sería, medio siglo después, la Organización de los Estados Americanos (OEA). El primer encuentro, realizado en Washington, sirvió para crear la Unión Internacional de Repúblicas Americanas –con el fin de recolectar y distribuir información sobre comercio– y la Oficina de Comercio de las Repúblicas Americanas<sup>1</sup>. Para la Segunda Conferencia, en México, a principios del siglo XX, las propuestas de mega obras de infraestructura para explotar las riquezas de Sudamérica ya estaban en marcha: el 30 de diciembre de 1901, ante los participantes, "se presentó la relación de los viajes de exploración" hechos por el general Rafael Reyes y sus hermanos Néstor y Enrique, titulado *A través de la América del Sur*<sup>2</sup>. "Ahí quedaron destacadas la riqueza hídrica y su red natural de interconexión fluvial como uno de los potenciales principales de Sur América. La realización del Ferrocarril Intercontinental y las hidrovías, junto con algunos nodos de unión de carreteras, harían posible el sueño de la red suramericana para el intercambio comercial de la región con el Pacífico (Asia) y el Atlántico (Caribe, Estados Unidos y Europa)"<sup>3</sup>. El texto de Reyes, escribió el investigador colombiano Hernando Gómez, "presagiaba el proceso de ocupación, explotación y usurpación del territorio" que sufriría América del Sur durante los cien años siguientes: "El oro, las esmeraldas, los productos agrícolas y pecuarios, la riqueza y variedad biogénicas, las riquezas energéticas e hídricas y, obviamente, la posición geoestratégica, fueron base fundamental de esa anticipada y ambiciosa propuesta política y comercial"<sup>4</sup>.

Casi un siglo después, en 1998, en un trabajo editado con el título *Los ríos nos unen*<sup>5</sup>, la Corporación Andina de

Fomento (CAF) retomaría parte de esta vieja iniciativa en su propuesta para la "integración fluvial suramericana", sobre la base de 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, entonces, institución financiera multilateral 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 sueño de las hidrovías: impulsar el desarrollo de infraestructura para fomentar las inversiones y nuevas oportunidades de negocio. (Las propuestas globales de integración que impulsa la CAF, simultáneamente, están intercaladas con programas que, por ejemplo, tienen el objetivo de promover el aprovechamiento "de los ecosistemas estratégicos, la biodiversidad y los recursos genéticos" e impulsar acciones destinadas a generar "oportunidades de negocios de productos y servicios ambientales"<sup>6</sup>).

Desde 2000, y con el propósito de alentar obras vitales para el desarrollo del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA)<sup>7</sup>, 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 "integración" propuestos en el IIRSA<sup>8</sup>, es una mega obra 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<sup>9</sup>, día y noche, los 365 días del año, en un trayecto que se extiende por 3.400

<sup>1</sup> Interamerican council of integral development (Consejo interamericano para el desarrollo regional). *Medio siglo de la OEA: Panorama de un compromiso regional*. (<http://www.cidl.oas.org/>)

<sup>2</sup> Rafael Reyes, *A través de la América del Sur*. Exploración de los hermanos Reyes, Ramón de S.N. Araluce Editores, México, Barcelona, 1902. Citado en: Hernando Gómez Serrano, *América del Sur: la gran mercancía*. Le Monde Diplomatique # 2, junio de 2002.

<sup>3</sup> Hernando Gómez Serrano, Op. Cit. El autor de la nota es psicólogo, urbanista, profesor universitario e integrante del Consejo de Redacción del Le Monde Diplomatique, edición Colombia.

<sup>4</sup> Ídem.

<sup>5</sup> Corporación Andina de Fomento ([www.caf.com](http://www.caf.com)). *Los Ríos nos unen*. Integración fluvial suramericana. Edición Bogotá, Colombia, noviembre 1998.

<sup>6</sup> Ver el Programa Bio-CAF: [www.caf.com/view/index.asp?ms=11&pageMs=13595](http://www.caf.com/view/index.asp?ms=11&pageMs=13595)

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

kilómetros de río entre Puerto Cáceres<sup>9</sup> (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<sup>11</sup>, 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"<sup>12</sup>.

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. ■

Con el apoyo de los bloques de poder locales 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 países<sup>13</sup> comprometen dineros públicos para una mega obra 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

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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 abarca el Gran Pantanal matogrossense y es el más conflictivo del proyecto.

<sup>11</sup> Ver: Peter Roset, *TLCAN, ALCA y OMC: un solo frente*. La Jornada, México D.F., XII, 2002. En: Andrés Barreda, Op. Cit.

<sup>12</sup> Hernando Gómez Serrano, Op. Cit.

<sup>13</sup> Argentina, Paraguay, Uruguay, Bolivia y Brasil.



## II. 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 dólares<sup>14</sup> 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"<sup>15</sup>. Así 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"<sup>16</sup>. 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<sup>17</sup>, 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—<sup>18</sup> y de American Commercial Lines (ACL) International —unidad comercial del holding<sup>19</sup> 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. En Argentina, según las oportunidades y los intereses en juego, el proyecto de la hidrovía Paraguay-Paraná puede presentarse como la oportunidad para que los productores de la región (Mercosur) puedan competir con los de los Estados Unidos, o como para que los productores nacionales puedan competir con los de Brasil. 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 (Ver **Anexo I**).

El periodista Brewster Kneen, en su artículo sobre la *Geopolítica de los Organismos Genéticamente Modificados*<sup>20</sup>, cita como ejemplo una nota publicada

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Héctor A. Huergo, *Lo que faltaba. Ahora se critica a la hidrovía del Paraná*. Diario Clarín, 9 de septiembre de 2004.

<sup>17</sup> Glenn Switkes, *A conexão Misisipi-Paraguay*. 13 de febrero de 2001.

<sup>18</sup> 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](http://www.flar.org)), "que un oligopolio (pocos vendedores en cartel), que a su vez es un oligoposonio (son pocos compradores en la cadena) logra capturar beneficios de consumidores y productores a la vez".

<sup>19</sup> 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.

<sup>20</sup> Brewster Kneen, *The geo-politics of Genetic Modified Organism*. Revista *Theomaí* 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".

"El criterio global de los inversionistas 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..."

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 había cerca de 340.000 hectáreas bajo soja. Alrededor de una tercera parte de los 2 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 Puerto Aguirre Zona Libre, en Quijarro (Bolivia). La soja boliviana sería transferida de los trenes y camiones a las barcazas, para transportarla hasta Argentina por la hidrovía. También en 1996, con "la hidrovía Paraguay-Paraná en mente"<sup>21</sup>, 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 barcazas 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, se divulgó que Cargill había comprado el 51 por ciento 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<sup>22</sup>, 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<sup>23</sup>. Cargill, corporación que aparece entre las 10 compañías que más invirtieron en el país durante 2004, facturó en 2003 un total de 8.508 millones de pesos argentinos (2.800 millones de dólares, aproximadamente<sup>24</sup>). El grupo Bunge, propietario de otra aceitera en la región (La Plata Cereal) y administrador de uno de los puertos más importantes del complejo sojero argentino (Terminal 6<sup>25</sup>), facturó en 2003 un total de 7.200 millones de pesos<sup>26</sup> (2.400 millones de dólares, aprox.). 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<sup>27</sup>. 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

<sup>21</sup> Brewster Kneen, Op. Cit.

<sup>22</sup> "Si en la Argentina estamos hablando de un costo de trituration, de crushing, 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.

<sup>23</sup> Revista Mercado. *Las 1000 empresas que más venden*. Edición número 1036, junio de 2004.

<sup>24</sup> Los montos en dólares están calculados en una relación fija global de 1 dólar = 3 pesos argentinos. Dado que la divisa estadounidense ha fluctuado por debajo de este precio, las sumas convertidas se consignan sólo como aproximadas.

<sup>25</sup> En sociedad con Aceitera General Deheza.

<sup>26</sup> Revista Mercado, Op. Cit.



Hidrovia, con financiamiento de la Corporación Andina de Fomento (CAF)".

El comercio de la soja, como le gusta señalar a Jesús González, ex subsecretario de Puertos y Vías Navegables y ex Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovia durante el gobierno de Carlos Menem, representa "el 60 por ciento del negocio"<sup>28</sup> de la hidrovia. En octubre de 2004, un periódico de Rosario<sup>29</sup> 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 millones de dólares<sup>30</sup>, casi ocho veces el presupuesto anual de la provincia de Santa Fe. Por los puertos privados de Santa Fe se despacha hoy el 78 por ciento de la cosecha nacional exportada<sup>31</sup>, 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 fines de 2004, después de confirmarse el interés de los grupos Noble y Louis Dreyfus de instalar complejos agroindustriales en Timbúes, un pequeño pueblo de 4.000 habitantes sobre el río Paraná al norte de Rosario, el jefe comunal de la localidad anunció que las empresas tendrían que pagar el impuesto de Derecho, Registro e Inspección como todos, y provocó un escándalo: el ministro de la Producción de Santa Fe, Roberto Cereto, lo acusó de poner en riesgo "las inversiones extranjeras", y la Bolsa de Comercio de Rosario repudió el anuncio y exigió "previsibilidad y seguridad jurídica" para los grupos internacionales<sup>32</sup>. La corporación Noble, de capitales chinos, había anunciado una inversión de 25 millones de dólares para un puerto granelero, y el grupo Louis Dreyfus, que posee hoy en

Argentina una de las plantas de *crushing* (trituración) de soja más grande del mundo<sup>33</sup> (ver **Anexo I**), anticipó el desembolso de 65 millones de dólares para montar un puerto y una planta de procesamiento de soja en esa localidad. En cualquiera de los dos casos, la tasa de Registro e Inspección —un impuesto que los municipios tienen derecho a exigir a cualquier actividad que se desarrolle en sus territorios—, no superaba los 14.000 pesos mensuales (4.600 dólares, aprox.). Dreyfus, cuyas ventas totales durante 2003 ascendieron a 3.358 millones de pesos (unos 2.000 dólares por minuto), podría pagar el impuesto con dos minutos y medio de facturación<sup>34</sup>. "Los anuncios formulados por dos importantes empresas internacionales, en caso de concretarse", sostenían desde la Bolsa de Comercio de Rosario, "significará no sólo mayor actividad para la población, si no que redundará en nuevos ingresos fiscales para el municipio".

La polémica que originó la decisión de la Comuna se resolvió meses más tarde, después que mediaran la amenaza de los empresarios de anular la radicación, las presiones de la Bolsa de Comercio de Rosario y la ira del gobernador Jorge Obeid. El 17 de febrero de 2005, finalmente, se acordó que las terminales portuarias abonarían un canon, sustancialmente inferior al que había trascendido en un primer momento<sup>35</sup>.

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,

<sup>27</sup> **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).

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> Martín Escobedo y Rodrigo Miró, *La otra cara del boom sojero, Periódico El Eslabón, Rosario, octubre de 2004*.  
<sup>30</sup> 32.217 millones de pesos argentinos.

<sup>31</sup> Ver: Quincenario Punto Biz, *El "dream team" de los puertos privados cerealeros. Dossier Hidrovia, 26 de julio de 2004*.

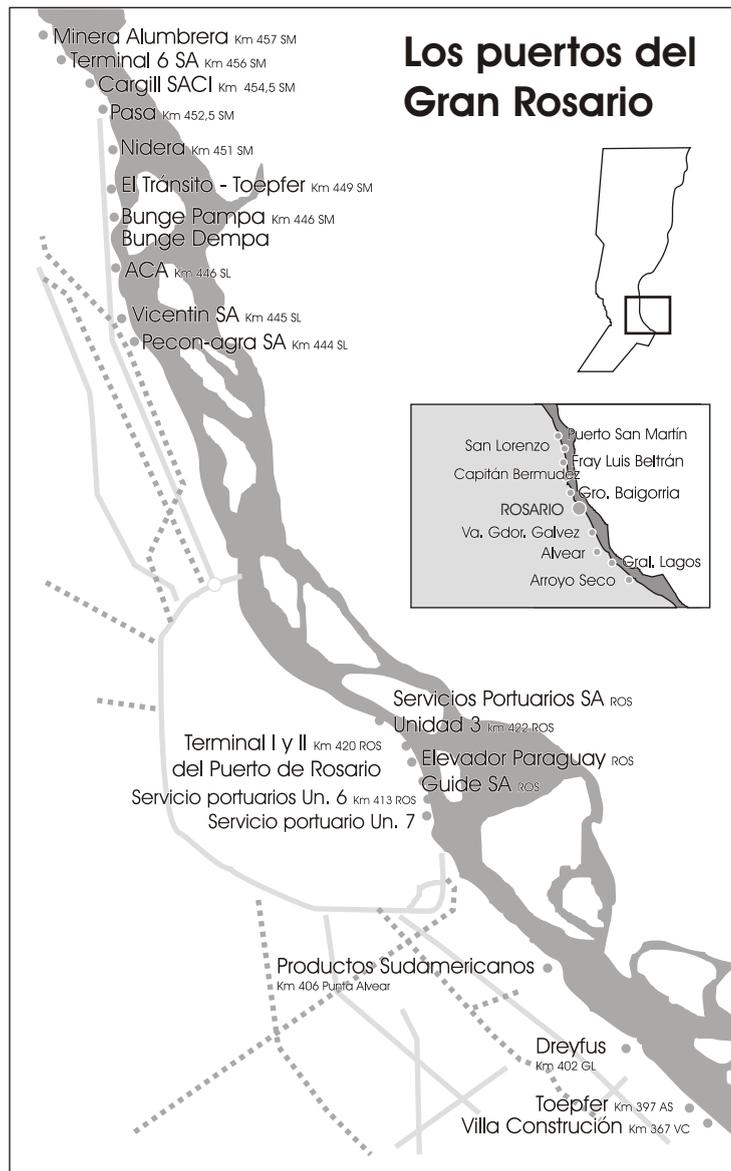
<sup>32</sup> Carlos del Frade. *Impuestos y multinacionales en Santa Fe*. Tercermundo online, 21 de diciembre de 2004.

<sup>33</sup> Puede procesar 12.000 toneladas de soja por día.

<sup>34</sup> Carlos del Frade, Op. Cit.

<sup>35</sup> Marcelo Abram. *Comienzan las obras para construir una terminal portuaria en Timbúes*. Diario La Capital, 7 de marzo de 2005.

"...Se plantea con mucha frecuencia que 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"



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 frecuencia 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"<sup>36</sup>.

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)"<sup>37</sup>. 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

<sup>36</sup> Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). *La inversión extranjera en América Latina y el Caribe, 2003*. ([www.eclac.cl](http://www.eclac.cl))

<sup>37</sup> CEPAL, Op. Cit.



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..."<sup>38</sup>. 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<sup>39</sup>. 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"<sup>40</sup>. 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 ministro de Economía de Argentina, sobre el 40 por ciento 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<sup>41</sup>. 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"<sup>42</sup>. 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"<sup>43</sup>.

### III. 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 restringe, 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"<sup>44</sup>. 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 programa-

<sup>38</sup> Infobae. *Por el crecimiento, Argentina deberá importar soja*. 30 de agosto de 2004.

<sup>39</sup> Oscar Ainsuain y Alejandro Hugolini, *El Boom Sojero (parte IV): Evasión fiscal, estafa y especulación (maniobras económicas y presión política de las cerealeras)*.

<sup>40</sup> Idem. "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".

<sup>41</sup> Idem.

<sup>42</sup> Rodrigo Miró, *La otra cara del boom sojero*. Periódico El Eslabón, Rosario, octubre de 2004.

<sup>43</sup> Idem.

<sup>44</sup> 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.

do invertir casi 1.000 millones de dólares para aumentar la producción de su mina en Corumbá (Brasil), con el objetivo de llegar a producir 15 millones de toneladas de hierro para 2009<sup>45</sup>. 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"<sup>46</sup>.

Según los generosos cálculos del ex funcionario menemista Jesús González, aunque los agronegocios representan el "60 por ciento del negocio" de la hidrovía, hay "otro 60 por ciento del negocio(sic)" que pasa por la logístico. Durante la gestión de González al frente de la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, 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. En 1995, 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 10 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"<sup>47</sup>. 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 compensa-

ción, aunque la concesión no contaba con ningún tipo de control del Estado. A 10 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 suba 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"<sup>48</sup>, 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 '90"<sup>49</sup>.

Indiferentes por igual a las acusaciones contra la empresa y al posible perjuicio a las arcas públicas, las compañías de agronegocios simplemente exigen al gobierno que vuelva a subsidiar a la empresa, para que no caiga sobre "los usuarios" el costo del dragado y mantenimiento de la vía navegable. "Este negocio", como explicaba el director de Aceitera General Deheza, Miguel Acevedo, a la revista Mercado, "se ha convertido cada vez más en un negocio de logística, ya que para mover enormes cantidades con márgenes escasos se necesita bajos costos de transporte".

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

<sup>45</sup> Vera Saavedra Durão Do Rio, *Río Tinto desafía a Vale e investe US\$ 1 bi 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.

<sup>46</sup> Glenn Switkes, Op. Cit.

<sup>47</sup> Miguel Jorquera, *Reabren la causa hidrovía, una de las naves insignia del menemismo*. Diario Página/12, Buenos Aires, 8 de marzo de 2005.

<sup>48</sup> Quincenario Punto Biz, *Hidrovía SA invirtió u\$s 730 M en el río Paraná*. Dossier Hidrovía, 26 de julio de 2004.

<sup>49</sup> Miguel Jorquera, Op. Cit.



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 barcazas 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 por ciento de sus acciones a Ultrapetrol<sup>50</sup>, que pasó a ser propietario de la principal operadora del servicio fluvial en la hidrovía Paraguay-Paraná, con una flota de 437 barcazas, 19 remolcadores y un trasbordador de granel barcaza-buque. Ann Adams, vocera de American Commercial 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". Los negocios para las operadoras en el sistema Paraguay-Paraná, efectivamente, habían avanzado tanto que en septiembre de 2004, durante el XXXIII encuentro del Comité Intergubernamental de la Hidrovía realizado en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), las empresas barcaceras se sintieron en condiciones de reclamar a los países de la Cuenca del Plata que apurasen las obras de dragado entre Santa Fe y Brasil, que unificasen la documentación requerida para el transporte, que simplificaran los trámites que demoran la navegación, que las aduanas atendieran las 24 horas y que les disminuyeran el peaje que estaban pagando en el tramo concesionado entre Santa Fe y el río de la Plata<sup>51</sup>.

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 barcatera 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 brasilero 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

Según los generosos cálculos del ex funcionario menemista Jesús González, aunque los agronegocios representan el "60 por ciento del negocio" de la hidrovía, hay "otro 60 por ciento del negocio(sic)" que pasa por la logística

<sup>50</sup> Diario La Capital, *La barcatera UABL, sin socio norteamericano*. Martes 3 de agosto de 2004.

<sup>51</sup> Quincenario Punto Biz. *Reclamo de las barcaceras que operan en la hidrovía*. 13 de enero de 2005.

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 financiamiento 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 crushing 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 Matto 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<sup>52</sup>, 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 brasilero no hayan sido considerados por el directorio de la CFI cuando decidió aprobar el préstamo a Amaggi"<sup>53</sup>, denunciaba la Red Brasil sobre Instituciones Financieras Multilaterales en su informe número 22. ■

#### IV. 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<sup>54</sup>. "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 no 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 Paraguay, por ejemplo tienen Puerto Casado, famoso porque adquirieron hasta el pueblo"<sup>55</sup>. 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

<sup>52</sup> 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 por ciento 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.

<sup>53</sup> Rede Brasil sobre Instituições Financeiras Multilaterais. Informe número 22: CFI, do grupo Banco Mundial, tem processo deliberativo defeituoso. Brasília, 3 de novembro de 2004.

<sup>54</sup> 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.

<sup>55</sup> Ídem



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 5 de febrero de 2004, en Argentina, el Concejo Deliberante de la ciudad de San Lorenzo (Santa Fe) aprobó la venta de tres calles públicas a la empresa Molinos Ríos de la Plata, uno de los grupos económicos más poderosos del país, que se había decidido a invertir 80 millones de dólares para construir un puerto propio y ampliar su planta de molienda de cereales. A pesar de la oposición de un sector de la ciudadanía, Molinos—socio de Cargill en la molienda de harina<sup>56</sup>— logró obtener una medida favorable después de encarar un fuerte proceso de lobby político y mediático. 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 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<sup>57</sup>. 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 operatorio", y "el paso de vehículos, tanto por agua como por tierra"<sup>58</sup>.

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

"La subordinación de los territorios a las necesidades de los inversores no sólo abarca consecuencias más allá del presente, sino que ha comenzado a modificar las condiciones de vida de las poblaciones en lo inmediato..."

<sup>56</sup> Brewster Kneen, Op. Cit.

<sup>57</sup> Diario El Litoral, *Disposición internacional prohíbe cruce de boteros de Alto Verde al puerto. Martes 24 de agosto de 2004, edición vespertina.*

<sup>58</sup> Declaraciones de Franklin Codromaz, gerente general del Ente Portuario de Santa Fe, al diario El Litoral. Martes 24 de agosto de 2004.

"...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"

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"<sup>59</sup>. 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"<sup>60</sup>. 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"<sup>61</sup>. 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"<sup>62</sup>.

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"<sup>63</sup>.

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 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..."<sup>64</sup>. 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"<sup>65</sup>, 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 políticoadministrativa del territorio objeto de la transacción"<sup>66</sup>. 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

<sup>59</sup> Quincenario Punto Biz, *Los puertos del interior mueven sus fichas por el dragado. Dossier Hidrovía, 26 de julio de 2004.*

<sup>60</sup> Carlos Gallegos, secretario ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos, en el XIII Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior.

<sup>61</sup> 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.*

<sup>62</sup> Idem

<sup>63</sup> Anuario portuario y marítimo, Special edition 2004, *Tres retos para los puertos americanos.*

<sup>64</sup> Hernando Gómez Serrano, Op. Cit.

<sup>65</sup> Idem.

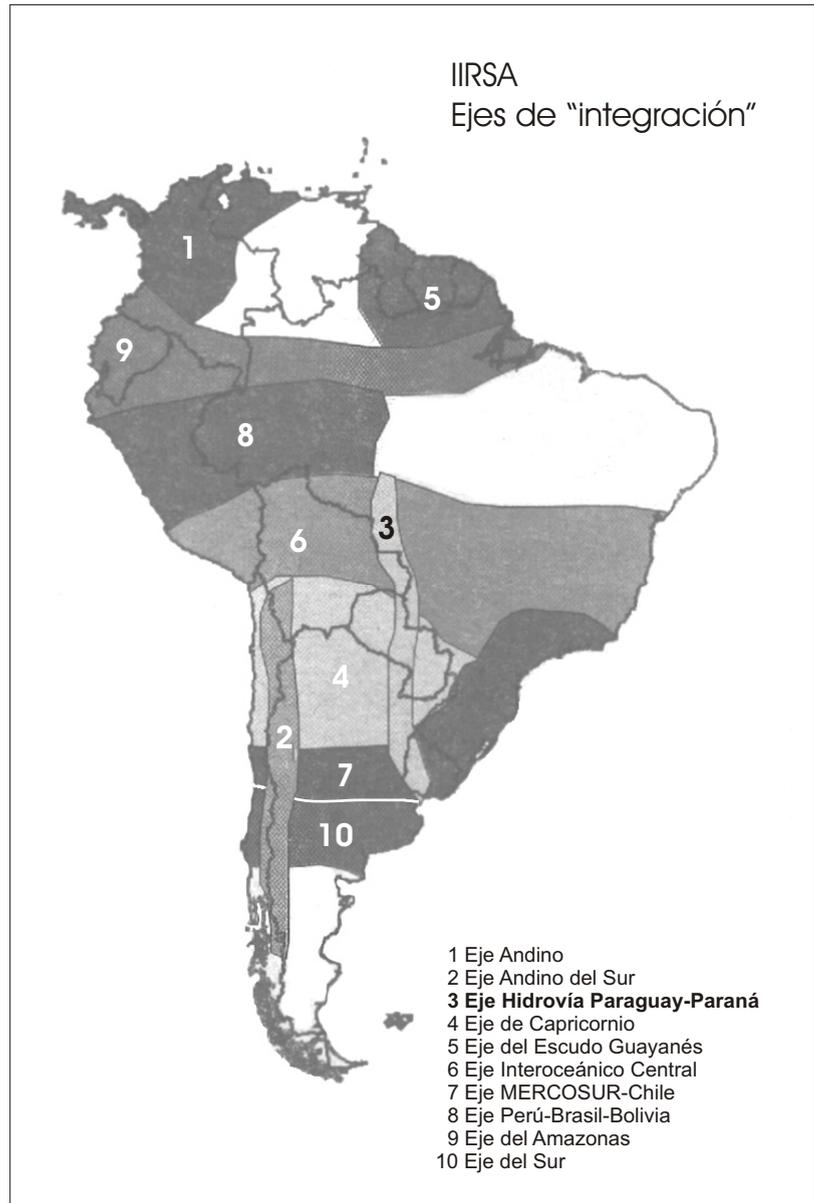
<sup>66</sup> Idem.



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"<sup>67</sup>. ■

## V. 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..."

Aún cuando las obras proyectadas para la hidrovía ponen en riesgo la continuidad misma de las actividades

<sup>67</sup> Andrés Barreda, Op. Cit.

productivas, 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. Desde fines de 1996 hasta 1997 se publicaron distintos trabajos que coincidían en que los estudios no eran lo suficientemente profundos como para asegurar que el impacto ambiental no sería significativo (Ver **Anexo II**). 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<sup>68</sup>. 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 y debían ser entregados en enero de 2004 para un proceso de revisión, no han sido dados a conocer públicamente a la fecha de publicación de este artículo<sup>69</sup>.

Tan sólo en una aproximación general se puede señalar que el proyecto de la hidrovía Paraguay-Paraná involucra la reducción de los suelos productivos, la pérdida futura de la capacidad para generar interés turístico (*ecoturismo*) a causa de la presión sobre las áreas naturales; la progresiva disminución de las poblaciones de peces (*pesca turística y comercial*) de las porciones inferiores de la Cuenca del Plata a causa de la sobrepesca y la alteración del hábitat; el uso intensivo de fertilizantes, insectici-

das y herbicidas (*contaminación química*); el incremento de la carga de los sedimentos de los ríos (*erosión del suelo*); la pérdida de propiedades y el desplazamiento de poblaciones (*inundaciones aguas abajo*) por el aumento de la velocidad de escurrimiento del agua; la dispersión de enfermedades en la región por el incremento del tráfico de cargas y seres humanos (*control de enfermedades tropicales*); y la disminución de recursos y reservas biológicas (*pérdida de biodiversidad*). 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"<sup>70</sup>.

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 crushing proyectada por las grandes inversiones, era probable que en los próximos años "algunas plantas más pequeñas e ineficientes" dejaran de estar activas. En noviembre

<sup>68</sup> 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*.

<sup>69</sup> El CIH junto al PNUD y la CAF llamaron en el 2002 a Licitación Pública Internacional para el Estudio Institucional-Legal, de Ingeniería, Ambiental y Económico Complementario para el Desarrollo de las Obras en la Hidrovía Paraguay-Paraná entre Puerto Quijarro -Canal Tamengo- (Bolivia), Corumbá (Brasil) y Santa Fe (Argentina). En mayo de 2003 se firmó el contrato para la realización de los estudios con una asociación internacional de empresas que se presentó bajo el nombre de Consorcio de Integración Hidroviaria.

<sup>70</sup> *El proyecto de Navegación de Hidrovía Paraguay-Paraná: Informe de una Revisión Independiente*. Coordinado por Environmental Defense Fund y Fundación CEBRAC. Julio de 1997.



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 General San Martín calculaba en 2004 que en las inversiones de las grandes *traders* 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 por ciento de la actividad económica global, pero emplean a menos del 0,5 por ciento de la fuerza laboral global". En junio de 2004, el ingeniero agrónomo e investigador brasileño Sebastião Pinheiro indicaba que "si China sale del mercado de soja, Argentina no tiene a quién exportar y se derrumba económicamente. El país ya perdió 17 mil tambos lecheros porque sus tierras fueron destinadas al cultivo de soja". El especialista Walter Pengue señala que la agricultura industrial intensiva favoreció "la expansión y concentración de grandes establecimientos" y, simultáneamente, alentó la expulsión de productores más pequeños, que son desplazados desde los '90. En Argentina, país considerado como laboratorio de los Organismos Genéticamente Modificados (OGMs) en América Latina, se estima que "al menos 300.000 pequeños productores fueron expulsados de sus tierras y hoy son parte de los bolsones de miseria"<sup>71</sup>.

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 mismo 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 hidrovía: la vida de los habitantes de América Latina es más barata para las corporaciones. La vida, aquí, vale menos para las pizarras. ■

<sup>71</sup> Claudia Jardim, *Las transnacionales despejan el camino para el cultivo de transgénicos*. Publicado por la Agencia Latinoamericana de Información y Análisis 2 (ALIA 2), 21 de octubre de 2004. ([www.alia2.net](http://www.alia2.net))



# El crushing multinacional

Empresa	Capacidad de crushing en ESTADOS UNIDOS	Capacidad de crushing en BRASIL	Capacidad de crushing en ARGENTINA	CAPACIDADES EN CONJUNTO
<b>Bunge</b>	24.221 toneladas cada 24 horas	24.800 toneladas cada 24 horas	15.300 toneladas cada 24 horas	64.321 TONELADAS CADA 24 HORAS
<b>Cargill</b>	34.834 toneladas cada 24 horas	11.000 toneladas cada 24 horas	11.600 toneladas cada 24 horas	57.434 TONELADAS CADA 24 HORAS
<b>Archier Dabiels Midland</b>	47.082 toneladas cada 24 horas	9.400 toneladas cada 24 horas	—	56.532 TONELADAS CADA 24 HORAS
<b>Dreyfus</b>	—	8.500 toneladas cada 24 horas	12.000 toneladas cada 24 horas	20.500 TONELADAS CADA 24 HORAS

Fuente: elaboración propia en base a datos suministrados por la Bolsa de Comercio de Rosario, Informativo Semanal, 25 de julio de 2003. (Los números en cada país suman las capacidades de trituration de las distintas plantas que poseen allí las empresas).

En su Informativo Semanal N° 1108, la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR) realizaba una estimación de las capacidades de trituration de la soja de las "principales empresas que actúan en el continente americano". Si bien, tal como se señala en el artículo *Las grandes empresas de crushing de soja*, los números no deben ser tomados en forma absoluta, la comparación permitía deducir que, de una capacidad total de procesamiento de 358.000 toneladas cada 24 horas en los tres países, Bunge, Cargill, Archier Daniels Midland y Dreyfus participaban con una capacidad de 199.000 toneladas: más del 50 por ciento del total. Hoy Argentina posee, según señala el titular del Departamento de Informaciones y Estudios Económicos de la BCR, una capacidad total de procesamiento de 100.000 toneladas de soja por día, pero se estima que para 2006 el país tenga

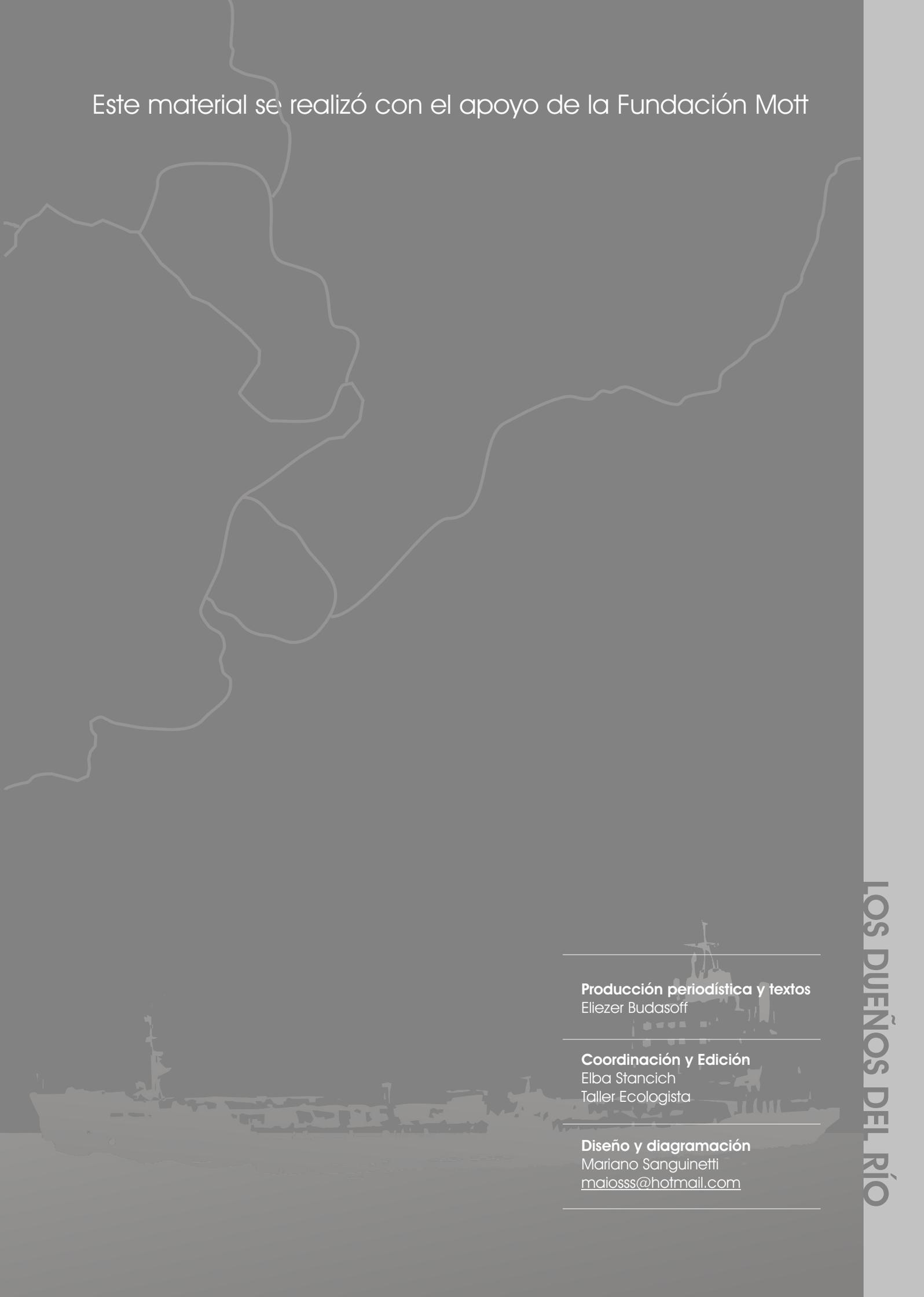
capacidad para triturar más de 150.000 toneladas cada 24 horas. Esta capacidad de trituration, generada por las inversiones anunciadas, será superior a la que pueda alimentar la producción argentina proyectada para el mismo período. Es la voluntad de las empresas privadas de triturar en Argentina –país donde hoy pueden realizar el crushing a menor costo que en Brasil y Estados Unidos– la que genera una necesidad futura de importar soja desde otros países, en los que las mismas empresas participan en primera línea de la exportación de la oleaginosa. Reducir al mínimo los costos de transporte con la conversión del sistema fluvial Paraguay-Paraná en un canal industrial se convierte así en uno de los imperativos de las inversiones de crushing que realizan las multinacionales en el país.

# Críticas a los primeros estudios oficiales

Desde fines de 1996 a 1997, varios expertos independientes realizaron críticas a los primeros estudios oficiales para la Hidrovía Paraguay-Paraná, coincidiendo en general que no eran lo suficientemente profundos como para garantizar que el impacto ambiental no sería significativo. Se citan aquí algunos de los trabajos principales:

- *"Hidrovía: Bright Future or Development Nightmare"*. (David Rockefeller Center for Latin American Studies, 1996)
- *"Consideraciones sobre el Probable Impacto Ambiental Causado por el Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná"*. (Lidema - Jorge Quintanilla Aguirre, Jorge Molina Carpio, Danitza Defilippis Chávez), 1996.
- *"Hydrological Aspects of the Environmental Impact Studies for the Proposed Paraná-Paraguay Waterway (Hidrovía): A Critique with Emphasis on the Pantanal region"* (Stephen K. Hamilton, Ph.D., Kellogg Biological Station), 1996.
- *Recomendaciones especialistas del Taller Hidrológico*, realizado el 19 de noviembre de 1996. Convocado por el CIH a requerimiento del BID y el PNUD.
- Opiniones presentadas en la *Reunión de Participación Pública* en Campo Grande, Brasil. 30 de noviembre de 1996.
- *Aspectos Hidrológicos del estudio de Impacto Ambiental para la HPP*. Una crítica con énfasis en la Región del Pantanal. Stephen K. Hamilton. Diciembre 1996.
- *El proyecto de Navegación de Hidrovía Paraguay-Paraná: Informe de una Revisión Independiente*. Coordinado por Environmental Defense Fund y Fundación CEBRAC. Julio de 1997.
- *"Hidrovía Paraguay-Paraná: Review of the Module B2"* (prepared by the Waterways Experiment Station, U.S. Army Corps of Engineers for the Government of Paraguay, September 30, 1997. (Los resultados fueron presentados oficialmente al CIH el 09/10/97).
- *Advisory review of the Hidrovía Paraguay-Paraná navigation project*. Commission for Environmental Impact Assessment. DML/MI-475/97. Solicitado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Holanda. Diciembre de 1997.
- *"Potential Effects of a Major Navigation Project (The Paraguay-Paraná Hidrovía) on Inundation in the Pantanal Floodplains"*. (Stephen K. Hamilton, Ph.D., Kellogg Biological Station), in *Regulated Rivers: Research and Management*. Septiembre 1998.
- *"Retrato da Navegação no Alto Rio Paraguai"*. Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) Brasil, 2000.
- Huszar P., Petermann P., Leite A., Resende E., Schnak E., Schneider E., Francesco F., Rast G., Schnak J., Wasson J., García Lozano L., Dantas M., Obrodlik P., Pedroni R. (1999). *Hechos o Ficción: Un Análisis de los Estudios Oficiales de la Hidrovía Paraguay-Paraná*. Toronto, Canadá. Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF). 45 pp.

Este material se realizó con el apoyo de la Fundación Mott



---

**Producción periodística y textos**  
Eliezer Budasoff

---

**Coordinación y Edición**  
Elba Stancich  
Taller Ecologista

---

**Diseño y diagramación**  
Mariano Sanguinetti  
[maiosss@hotmail.com](mailto:maiosss@hotmail.com)

---

## Coalición Ríos Vivos

Ríos Vivos es una coalición de organizaciones socioambientales y comunidades tradicionales y originarias articuladas para contener los procesos de degradación cultural, social y ambiental, acompañando la implementación de políticas hacia la sustentabilidad que posibiliten crear una nueva relación entre sociedades y naturaleza. Se distingue por la capacidad de coordinar acciones locales, regionales e internacionales. Actúa directamente con la movilización de las comunidades tradicionales e indígenas en la defensa de sus ecosistemas. Sus miembros están principalmente en América Latina, y también en Europa y Estados Unidos.

Ríos Vivos es hoy un referente para las acciones de la sociedad civil. Cientos de organizaciones, comunidades, instituciones de investigación y científicos están conectados a través de la Coalición.

[www.riosvivos.org.br](http://www.riosvivos.org.br)

## Coordinación Operativa

### TALLER ECOLOGISTA

Elba Stancich  
CC 441 2000 Rosario, ARGENTINA  
Teléfono: + 54 341 4261475  
Fax: + 54 341 4496167  
[tallercoord@ciudad.com.ar](mailto:tallercoord@ciudad.com.ar)  
[www.taller.org.ar](http://www.taller.org.ar)

### ECOIA - Ecologia e Ação

Alessandro Menezes  
14 de julho, 3169, Centro  
79002-333 - Campo Grande MS - BRASIL  
Teléfono: + 55 67 324-3230 / 324-9109  
[alems@riosvivos.org.br](mailto:alems@riosvivos.org.br)  
[www.riosvivos.org.br/ecoia](http://www.riosvivos.org.br/ecoia)

### FORO ECOLOGISTA DE PARANÁ

Jorge Daneri  
Tejeiro Martínez Nro. 543  
3100 Paraná, Entre Ríos, ARGENTINA  
Teléfono: + 54 343 4235311  
[jdneri@gamma.com.ar](mailto:jdneri@gamma.com.ar)  
[www.foroecologista.org.ar](http://www.foroecologista.org.ar)

### CPI-CHACO Coordinadora Pueblos Indígenas del Chaco

Bonifacio Barrientos / Filemón Suarez  
Av. Paragüa c/ Los Tiluchis No 2130  
Teléfono: + 591 3 348 7588  
Santa Cruz de la Sierra, BOLIVIA  
[cpichaco@mail.infonet.com.bo](mailto:cpichaco@mail.infonet.com.bo)

### NÚCLEO AMIGOS DA TERRA/BRASIL

Lúcia Schild Ortiz  
Carlos Trein Filho, 07 CEP: 90450-120  
Porto Alegre - RS - BRASIL  
Teléfono: + 55 51 3388 1588  
Fax: + 55 51 3332 8884  
[amigosdaterra@natbrasil.org.br](mailto:amigosdaterra@natbrasil.org.br) / [lucia@natbrasil.org.br](mailto:lucia@natbrasil.org.br)  
[www.natbrasil.org.br](http://www.natbrasil.org.br)

### FUNDACIÓN PROTEGER

Jorge Cappato  
Balcarce 1450  
3000 Santa Fe - ARGENTINA  
Telefax: + 54 342 4558520  
[rios.proteger@arnet.com.ar](mailto:rios.proteger@arnet.com.ar)  
[www.proteger.org.ar](http://www.proteger.org.ar)  
[www.amigosdelatierra.org.ar](http://www.amigosdelatierra.org.ar)

### SOBREVIVENCIA - Amigos de la Tierra Paraguay

Oscar Rivas  
Isabel La Católica, 1867  
Casilla de Correo 1380, Asunción - PARAGUAY  
Telefax: + 595 21 480182 / 425716  
[coordina@sobrevivencia.org.py](mailto:coordina@sobrevivencia.org.py)  
[www.sobrevivencia.org.py](http://www.sobrevivencia.org.py)

### OCI- GENUS Organización de Cooperación Indígena

Enir Bezerra  
Galdino Pataxó,  
Campo Grande - MS - BRASIL  
Teléfono: + 55 67 9602 5291  
[genus.oci@terra.com.br](mailto:genus.oci@terra.com.br)

### REDES-Amigos de la Tierra

Karin Nansen  
San José 1423 - Montevideo - URUGUAY  
Teléfono: + 598 2 908 2730  
Fax: + 598 2 902 2355  
[urusust@redes.org.uy](mailto:urusust@redes.org.uy)  
[www.redes.org.uy](http://www.redes.org.uy)

### CER-DET - Centro de Estudios Regionales de Tarija -

Pueblos del Chaco  
Miguel Castro Arze  
Casilla, 83, Tarija, BOLIVIA  
Teléfono: + 591 6635471  
Fax: + 591 6633454  
[pilcomay@mail.cosett.com.bo](mailto:pilcomay@mail.cosett.com.bo)  
[www.elgranchaco.com/sitios/cerdet](http://www.elgranchaco.com/sitios/cerdet)

### BIC Bank Information Center

Eric Holt-Giménez  
1100 H Street, NW, Suite 650  
Washington D.C. 20005  
Teléfono: + 202 624-0624, 737,7752  
Fax: + 202 737-1155  
[eholtgim@bicusa.org](mailto:eholtgim@bicusa.org)  
[www.bicusa.org](http://www.bicusa.org)

### Both ENDS

Tamara Mohr  
Nieuwe Keizersgracht 45  
1018 VC Amsterdam, HOLANDA  
Teléfono: + 31 20 623 08 23  
Telefax: + 31 20 620 80 49  
[tm@bothends.org](mailto:tm@bothends.org) / [www.bothends.org](http://www.bothends.org)