

# Hidrovia Paraná-Paraguay ¿Las aguas bajan turbias?<sup>1</sup>

*Paraná-Paraguay Waterway. Do the waters  
go down cloudy?*

Daniel Cieza<sup>2</sup>

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Revista Derechos en Acción ISSN 2525-1678/ e-ISSN 2525-1686

Año 6/Nº 19 Otoño 2021 (21 marzo a 20 junio), 391-409

DOI: <https://doi.org/10.24215/25251678e521>

Recibido: 01/04/2021

Aprobado: 15/05/2021

**Resumen:** El trabajo propone un estudio crítico de la denominada hidrovía del Paraná-Paraguay, por la que sale la mayor parte de la producción del Mercosur. Plantea una revisión de un tema de mucha actualidad en el que se debate la apropiación de los beneficios de las mercancías que circulan por la hidrovía, junto con la existencia de delitos vinculados al tráfico de mercancías legales e ilegales. Propone para solucionar estos flagelos el fortalecimiento de Fiscalías especializadas en delitos económicos vinculados al narcotráfico y a la evasión fiscal, así como el desarrollo de una inteligencia estratégica preventiva, son fundamentales. Concluye que es muy importante la coordinación de las Agencias fiscales del Mercosur a fin de detectar las “triangulaciones” de las grandes empresas granarias,

---

<sup>1</sup> El presente trabajo se enmarca en el Proyecto de Investigación del Centro de Investigación en Derecho Crítico (CIDERCIT), Grupo de Investigación del proyecto bienal de investigación y desarrollo (UNLP, Proyectos I+D para los años 2020/2021), “*Poder judicial: Legitimidad y reforma. Del Lawfare al acceso*”, dirigido por el prof. Dr. Alejandro Medici.

<sup>2</sup> Profesor titular y Coordinador del Observatorio de Trabajo y Derechos Humanos en la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA. Profesor de Sociología Jurídica e integrante del Centro de Investigaciones en Derecho Crítico de la FCJS-UNLP. Email: [danielcieza22@gmail.com](mailto:danielcieza22@gmail.com).

y resulta imprescindible una política regional en defensa de los recursos naturales y contra el narcotráfico.

**Palabras claves:** derechos, concesión, hidrovía, Paraná- Paraguay, corrupción.

**Abstract:** The paper proposes a critical study of the so-called Paraná-Paraguay waterway, through which most of Mercosur's production is transported. It proposes a review of a very current issue in which the appropriation of the benefits of the goods that circulate through the waterway is debated, together with the existence of crimes linked to the traffic of legal and illegal goods. In order to solve these scourges, he proposes the strengthening of Prosecutor's Offices specialized in economic crimes related to drug trafficking and tax evasion, as well as the development of a strategic preventive intelligence, are fundamental. It concludes that the coordination of Mercosur tax agencies is very important in order to detect the "triangulations" of large grain companies, and a regional policy in defense of natural resources and against drug trafficking is essential.

**Keywords:** rights, concession, waterway, Paraná-Paraguay, corruption.

---

## I. Un escenario con múltiples controversias

Uno de los escenarios socio-económico que generan más controversias en la actualidad es la llamada Hidrovía Paraná-Paraguay. Así se denomina la cuenca del río de la Plata desde los años 90. Por allí sale casi toda la producción del Mercosur y están presentes gigantescos grupos transnacionales tanto legales como ilícitos. La Hidrovía comienza en el puerto de Cáceres, en Amazonia, Estado de Mato Grosso, y llega a Palmira en Uruguay. Atraviesa cinco países: Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay, y recorre 3.400 Km. La ruta fluvial empieza en río Paraguay, después confluye con el río Paraná, y allí, desde el punto de confluencia, hasta el río de La Plata, es territorio argentino. En la actualidad, el dragado y balizamiento del río Paraná lo lleva adelante la empresa Hidrovía S.A., consorcio integrado

por la empresa belga Jan de Nul y la argentina Emepa, que tiene contrato hasta 2021.

Uno de los temas en debate es la apropiación de los beneficios de las mercancías que circulan por la Hidrografía. En esta gran cuenca fluvial confluyen las dos cadenas de commodities más importantes de sud-américa, una de ellas con características especiales. Se trata de la cadena de la soja y de la cadena de la coca andina. Esta última circula ilegalmente como cocaína. Ambas cadenas generan millonarios beneficios. Pero los beneficios no se reparten en forma transparente y equitativa. Se cometen abusos y delitos en forma cotidiana. Hay ganadores y perdedores muy claros, y es necesario identificarlos.

Desde hace años, circulan denuncias sobre la falta de controles en la Hidrografía.<sup>3</sup> Se considera que las acciones de las autoridades aduaneras y de las fuerzas de seguridad son insuficientes para neutralizar el accionar de grupos transnacionales del crimen organizado y diversas maniobras ilícitas de grandes empresas. En la Argentina se reclama una política de Estado para enfrentar el narcotráfico, el contrabando de soja, las maniobras para evadir cargas tributarias, y la pérdida de soberanía. Sobre esta cuestión hay un hecho evidente. Por la Hidrografía circulan, en su mayoría ilegalmente, mercancías cuyo valor anual puede estimarse en varios millones de dólares, en especial por el valor de la cocaína en los mercados europeos.

Otro de los temas en debate es la soberanía. Se supone que el tramo del río Paraná debe quedar bajo la soberanía argentina.

---

<sup>3</sup> Hay denuncias, artículos y discursos de legisladores nacionales como Elisa Carrió (Carrió, 2010), de legisladores provinciales como Carlos del Frade (2016) o Aurelio García Elorrio (2013) y de periodistas de investigación como Daniel Santoro (2010) Daniel Enz (2015) o Gustavo Sierra (2014), que desde distintas orientaciones alertan sobre lo que sucede en la Hidrografía. En los Fundamentos de un pedido de informes del 16/7/2010 Carrió menciona apoyándose en artículos de Santoro una injerencia de Venezuela en la Hidrografía. Desde otra perspectiva Carlos del Frade y Gustavo Sierra denuncia el control de la hidrografía por parte de multinacionales granarías y cárteles extranjeros. García Elorrio alerta sobre la mafia calabresa Recientemente, el representante de UNODOC en Bolivia denunció que la hidrografía se consolida como ruta de la cocaína hacia Europa (La Razón, 7/1/2021, La Paz.).

Pero en los hechos surgen muchas dudas. En el sentido anterior es muy controvertida la licitación convocada por la concesión del dragado y balizamiento de la Hidrovía mediante el decreto 949/2020. También es controvertido la libre circulación de barcasas con bandera paraguaya, que podrían ser utilizadas para consumir ilícitos.

Asimismo, se discute la posible violación de derechos ambientales y sociales por parte de grandes empresas privadas que construyen puertos y terminales granarias sin los debidos controles. En Brasil y Paraguay se ha cuestionado obras de empresas como Cargill (Vicente, 2012).

Finalmente, otra de las controversias sobre la Hidrovía Paraná- Paraguay parece ser la carencia de una estrategia preventiva sobre el gigantesco poder de lobby –y de corrupción– que tienen algunos actores. Justamente, son los ganadores históricos en el usufructo de la Hidrovía los que disponen de una masa de dinero no registrado que posiblemente utilizan en millonarios sobornos.

En suma, pareciera que se repite la historia que describieran a mediados del siglo XX el libro “El río oscuro” de Alfredo Varela y la película “Las aguas bajan turbias” de Hugo del Carril. En aquél momento se denunciaba el trabajo forzoso en los yerbales. Hoy se denuncian otro tipo de delitos.

## II. Lo que baja por el río

Se dice habitualmente que la mercancía más valiosa que circula por la Hidrovía es la soja, que transita ya sea como poroto, harina o aceite. Lo que no se dice es que por la Hidrovía circula otro commodity aún más valioso. La mercancía más importante, pero omitida en la mayoría de los papers académicos es la coca andina, convertida en cocaína. El historiador estadounidense, Paul Gootemberg ha realizado un minucioso análisis de la cadena de la coca andina y mostrado sus rutas principales, una de las cuáles pasa por la Hidrovía (Gootemberg, 2018, 2015).

Estudios de la Oficina de Naciones Unidas contra las drogas y el Delito confirman la vigencia de estas rutas.

En concreto por la Hidrografía transita en forma clandestina gran parte de la cocaína andina con destino a la Unión Europea proveniente sobre todo de Perú, Bolivia y Colombia. La cocaína andina, convertida en cocaína se dirige al mercado de la Unión Europea predominantemente por vía fluvial y marítima. Obviamente circula en forma totalmente ilegal. La Hidrografía se ha consolidado como la principal ruta hacia Europa según la Oficina de Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (UNODC, 2021). Los actores fundamentales de este tráfico ilícito son “mayoristas” que compran la cocaína en los países productores y lo trasladan hacia mercados de alto poder adquisitivo.

La soja proveniente de Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay, también baja por el río en busca de los puertos que la embarcan para la China o Europa. En la actualidad los países del Mercosur son grandes exportadores de soja. Se exportan anualmente alrededor de 170 millones de toneladas de soja que cotizan a unos 500 dls la tonelada. Desde los puertos del Mercosur se exporta porotos, harina de y aceite de soja. Pero en alguna proporción, difícil de establecer, la soja y sus derivados, circulan de contrabando. Como en la Argentina se aplica una retención, el mecanismo es trasladar en forma ilegal la oleaginosa a Paraguay, Uruguay o Brasil para evadir el impuesto. Se trata del delito de contrabando. En Argentina la tonelada de soja se paga al valor oficial del dólar menos 33% de retenciones. En Brasil se paga al valor dólar “negro” y sin la retención.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Esta cuestión está documentada en investigaciones realizadas, entre otros por Sebastián Premici, y Rubén Manasés Achdjian publicadas en el diario Página 12. Pero además hay múltiples crónicas de diarios regionales que demuestran que en ciudades fronterizas de la provincia de Misiones como El Soberbio o San Vicente el contrabando de soja es parte de la vida cotidiana de los pobladores. Una parte de la soja producida en el norte de Argentina, llega en camiones a la provincia de Misiones y luego pasa al Brasil. Las crónicas de los diarios Primera Edición y El Territorio dan cuenta de frecuentes decomisos de cargamentos de soja con documentación adulterada. El régimen de importación temporaria permite que el industrial aceitero pueda deducir el valor de la importación de la materia prima de

Por la Hidrovía también bajan otras mercancías. Otros cultivos lícitos como el maíz e ilícitos como la marihuana, y minerales de hierro provenientes del Brasil o de Bolivia. Pero la discusión principal se refiere a la coca andina y a la soja, que son los dos principales commodities de Sudamérica.

Pero hay otro tema singular. La mercancía que baja por el río lo hace mayoritariamente en una flota de barcazas con bandera paraguaya, que es definida pomposamente como la tercera flota mundial del planeta. Lo que no se dice es que alrededor de la mitad de esas barcazas fueron traídos del río Mississippi, en Estados Unidos, y su radicación como embarcaciones paraguayas es muy controvertida.

### III. Principales actores

Hemos dicho que en la Hidrovía hay ganadores y perdedores y que es necesario identificarlos. Para ello es necesario referirse a los principales actores, y mencionar a grupos que operan en la economía legal y en la economía ilícita.

Hay grandes actores visibles, aunque no todos muy notorios, y otros invisibles. Los principales actores visibles son las cuatro empresas granarias internacionales, conocidas como ABCD: ADN, Bunge, Cargill y Dreyfus. A estos hay que sumarle empresas de origen local como Amaggi de Brasil, o Vicentín de Argentina. Todas estas empresas han sufrido denuncias

---

la base imponible sobre la que se aplican los derechos de exportación que debe pagarle al fisco argentino, de modo tal que solo debe abonar el gravamen por el valor agregado del procesamiento industrial. Si la empresa lograra pasar de contrabando soja a granel a través de alguna de nuestras fronteras con destino a una filial o empresa asociada, por ejemplo, en Brasil o Paraguay, luego, importan legalmente esa misma soja, en carácter temporario, para producir aceite, venderlo al exterior y pagar derechos de exportación solo por la diferencia de precios existentes entre el aceite y la materia prima. Otra de las rutas del contrabando de soja por la hidrovía del Paraná son Barcazas que provienen de Asunción, Paraguay, son cargadas clandestinamente en pequeños amarraderos ubicados en Chaco o Santa Fé, y llegan al puerto de Rosario para exportar la oleaginosa como si fuera producida en Paraguay, es decir sin el impuesto del 33%

por violaciones graves de Derechos Humanos o actos de corrupción<sup>5</sup>...

Estas empresas reciben un capital importante de las nuevas instituciones financieras que invierten en la producción agrícola. Por ejemplo, se sabe que el fondo Black Rock tiene acciones en Bunge y que Dreyfus vendió cerca de la mitad de sus acciones a un fondo de Emiratos Árabes, o que Vicentín está vinculado al grupo GLENNCORE. Se trata del fenómeno conocido como “financiarización”. Esto refiere a la creciente participación en la producción agrícola, el procesamiento y la distribución por parte de una serie de instituciones financieras que nunca antes habían invertido en agricultura (Murphy et al., 2012)

Los actores invisibles son los “mayoristas” de la economía ilícita que compran la cocaína en los países productores y lo trasladan hacia mercados como la Unión Europea. En concreto, se trata de grupos transnacionales del crimen organizado con un gran poder. Distintos trabajos de investigadores del CONICET y otros Centros especializados han identificado claramente estas rutas y han descrito estos actores muy poco conocidos (Carbone, 2019, Sampo, 2018, 2019, Gimenez, 2018, Claus et al., 2017). En efecto, para estos investigadores académicos la ruta de la cocaína hacia Europa, el segundo gran mercado, pasa por la Hidrografía Paraná-Paraguay, y los actores fundamentales son las mafias italianas y los “Comandos” brasileños, y en especial

---

<sup>5</sup> De destaca el libro de Dan Morgan “Los traficantes de Granos (1980) Más recientemente tres de los principales funcionarios de ADM, fueron condenados a una prisión federal en 1999. Además, en 1997, la empresa fue multada con 100 millones de dólares, la multa antimonopolio más grande en la historia de Estados Unidos en ese momento. Además, según el informe anual de ADM de 2005, se llegó a un acuerdo en virtud del cual ADM pagó DIs 400 millones en 2005 para resolver una demanda colectiva antimonopolio. En julio de 2005, el Fondo Internacional de Derechos del Trabajo llevó a juicio a Cargill, Nestlé y ArcherDaniels Midland (ADM) ante la Corte Federal de Los Ángeles (California) en representación de un grupo de niños de Malí que fueron traficados desde Malí hasta Costa de Marfil. (Vicente, 2012, Morgan, 1980) Tanto Bunge como Vicentín tienen juicios pendientes en Argentina por delitos de lesa humanidad contra trabajadores por represión en sus plantas en 1976. Blairo Maggi, dueño de la empresa AMAGGI es acusado de tala ilegal en Brasil.

la mafia calabresa o N'drangheta, el Comando Vermelho y el Primer Comando Capital de Brasil.

No hay dudas acerca de que la Hidrovía es una ruta privilegiada para el narcotráfico. Los últimos informes de expertos de la Oficina de Naciones Unidas contra la droga y el delito, terminan con la discusión<sup>6</sup>. La controversia empieza al identificar los intermediarios, o mayoristas. En diversos Pedidos de informes, los entonces diputados Carrió y Bulrich, apoyándose en periodistas como Daniel Santoro o Roberto Maturana, apuntaban a la injerencia de empresas venezolanas en la Hidrovía. Artículos recientes de Investigadores del COINICET como Carbone o Sampo se focalizan en actores, como la N'drangheta

Dice Rocco Carbone, investigador del CONICET y de la Universidad Nacional General Sarmiento, en un artículo reciente:

“De hecho, tal como señalé en *Mafia capital* (Buenos Aires, Luxemburg, 2019), hoy la ‘ndrangheta es *el* cartel europeo más potente que se ocupa del tráfico internacional de droga. Esta llega a Italia desde Afganistán, Medio Oriente y América Latina, especialmente, Colombia. En un artículo publicado en L'Espresso se proporcionan *muchas precisiones acerca del tráfico internacional de droga. Su fuente, entre otras, es la Direzione centrale antidroga* y señala que a nivel global el tráfico internacional de cocaína permite recaudar al menos “300.000 millones de euros por año por una producción total de más o menos 2.000 toneladas”, esto es, 2 millones de kilos. “Según los cálculos de la Europol, la agencia de coordinación de las policías de los países de la Unión Europea, en 2018 llegaron a Europa 700 toneladas de cocaína, o sea, la mitad de lo que se exporta a EE.UU. La mayor parte del polvo blanco, más o menos dos tercios del total, llega desde Colombia”. En este negocio juega en primera fila la organización criminal calabresa, que ha ubicado a sus representantes en los lugares de

<sup>6</sup> En enero de 2021 el representante de la UNODC en Bolivia, Thierry Rostas, confirmó que la Hidrovía Paraná-Paraguay es la principal vía para la exportación ilegal de cocaína a Europa



producción de droga a través de alianzas comerciales con bandas narcos o matrimonios entre familias. En España “un kilo de droga puede tener un precio que varía entre los 38 y 40.000 euros”, explica una fuente del CITCO, la división en contra del crimen organizado del Ministerio del Interior de Madrid. El costo de producción no llega a los 1.000 euros por kilo y en la venta minorista las dosis tienen un precio de al menos 50 euros por gramo. En este sentido, no es difícil entender por qué el tráfico de cocaína es la principal actividad de organizaciones criminales como la ‘ndrangheta, que, gracias a su potencia económica, de al menos 50.000 millones de ingresos anuales, se impuso como el interlocutor más confiable de los narcos sudamericanos [...] (Carbone,2020)

A su vez Carolina Sampo, investigadora del COINICET y del Instituto de Relaciones Internacionales de la UNLP sostiene:

...Como mencionamos, la Ndrangheta está presente en casi 50 países entre los que se incluyen europeos y americanos. Vale decir que la presencia en Sudamérica, asociada al tráfico de cocaína, está largamente comprobada. Durante el año 2017, en Uruguay se arrestó a Rocco Morabito, un promitente miembro de la Ndrangheta que había sido condenado en ausencia por tráfico de droga y crimen organizado en Italia en 1994. De acuerdo con fuentes policiales, Morabito había ingresado a Uruguay en el año 2001 con documentación falsa brasilera, que le permitió acceder a la documentación uruguaya. En Brasil - también durante 2017 - se detuvo a Vincenzo Macri, alto miembro de la Ndrangheta y uno de los criminales más buscados de Italia. En el caso de Argentina, quien fuera el presidente de la Comisión Antimafia italiana, Francesco Forgione sostiene que nuestro país es una de las principales rutas de la cocaína, tal como quedó demostrado cuando se trabajó con España y Portugal (el primer destino de las mercancías era Algeciras, para luego terminar en Oporto) a fin de dismantelar la red que intentaba traficar 124kgs de cocaína escondida en 17 sillones que partieron del puerto de Buenos Aires,

o cuando en Italia se secuestraron 55 kgs de la misma droga provenientes de Argentina (Sampo, 2018).

Es relevante ubicar correctamente el papel de la mafia calabresa en la economía real. Sus ingresos anuales estimados por organismos especializados superan largamente los de la mayoría de las empresas legales.<sup>7</sup> Su influencia en la cuenca del Plata está absolutamente confirmada por expertos como el fiscal de Calabria Gratteri y el ex Presidente de la Comisión Anti-mafia de Italia, Forgione (Gratteri-Nicaso, 2018, 2015, Forgione, 2017).

En resumen, los actores más poderosos que operan en la Hidrovía son grandes multinacionales granarias y mafias internacionalizadas que actúan como empresas transnacionales y tienen unos ingresos anuales superiores a los grandes conglomerados económicos. Una vez más se confirma que la economía ilícita debe tenerse en cuenta.

Los actores mencionados son los grandes ganadores en la Hidrovía. Los perdedores son los Estados nacionales que no recaudan lo que corresponde, los pequeños productores, sometidos a frecuentes atropellos, y la población ribereña, que sufre las consecuencias del auge del narcotráfico, como se puede apreciar con el aumento de la tasa de homicidios en algunas ciudades costeras como Rosario.<sup>8</sup>

#### IV. El debate sobre la soberanía

Se ha cuestionado la probable relativización de la soberanía argentina sobre el Río Paraná debido a las ambigüedades y omisiones del decreto 949/2020 que delega en el Ministerio de Transportes el llamado y adjudicación de la licitación pública

---

<sup>7</sup> Esas estimaciones de ingresos corresponden al Instituto de Estudios Sociales Eurispes, que calcula 36.000 millones de euros anuales, lo que supera largamente los beneficios netos anuales de grandes empresas como Cargill, Bunge o Dreyfus, que según sus balances suman alrededor de dos mil millones de dólares.

<sup>8</sup> En Rosario surgió el grupo de "Los Monos", que se dedican a la distribución minorista de cocaína (Sierra, 2014:209.220)

e internacional. Se considera que esa convocatoria se hizo pasando por encima de la Sociedad del Estado Administradora de Hidrovía Federal S.E. creada en agosto 2020 e integrada por el Estado Nacional (51% del capital social) y las provincias argentinas con ribera sobre el río Paraná: Santa Fe, Buenos Aires, Entre Ríos, Chaco Formosa e incluso Misiones (49% en conjunto). Hay quienes creen que el trasfondo del decreto 949/2020 es la potenciación del Puerto de Montevideo para la salida al mundo de las exportaciones, promovida desde hace años por las grandes empresas extranjeras que controlan el comercio de granos y respaldadas por el gobierno de Mauricio Macri durante su gestión. Ese respaldo implicó dejar sin efecto el acuerdo celebrado en 2015 – en el marco de la Comisión Administradora del Río de la Plata para que todas las exportaciones que vinieran por el Paraná desembocaran en el canal Magdalena, totalmente bajo control argentino. Esta vía permitiría la salida directa de las exportaciones argentinas al Río de La Plata y el Océano Atlántico, reduciendo sustancialmente los costos al eliminarse el desvío por el Canal Punta Indio y el de acceso al puerto de Montevideo. La creación de la Administradora de Hidrovía Federal S.E. significó dejar sin efecto el proyecto de los monopolios granarios y retomar el camino de soberanía abierto en 2015. Como destaca el Senador Taiana en un Pedido de informes, el decreto 949/2020 significa un retroceso respecto de aquella concepción nacionalista (Giardinelli, 2021).

Pero hay otro tema que es soslayado académicamente y que ha generado algunas exageraciones periodísticas. Se trata de los miles de barcasas con bandera paraguaya que transitan por la Hidrovía y que podrían estar asociadas a la pérdida de soberanía y a diversas irregularidades o ilícitos.

Se dice que la tercera flota fluvial a nivel planetario, luego de la estadounidense y la China, es la paraguaya. Son casi 4.000 barcasas, cuando las de bandera de Brasil no llegan a 300 y la de bandera argentina no superan las 100. Se ha dicho también que Paraguay es un caso muy exitoso de la industria naviera.

Ejemplo de ello sería la empresa Líneas Panchitas G que en los años 70 disponía de un solo barco, actualmente está el podio de las flotas fluviales del mundo, solo por detrás de Estados Unidos y China. Las embarcaciones de LPG, en su mayoría barcas sin autopropulsión empujadas por remolcadores, tienen una capacidad total de carga de 1,6 millones de toneladas, lo que la convierte en una de las empresas líderes del país (El País, 26/2/20, España).

¿Cuál es la explicación de este hecho sorprendente? Una parte de la explicación es que la multinacional Cargill trajo algunas de las barcas en desuso desde el Mississippi y que la legislación paraguaya permitió esta importación (Agencia France Press, 2/6/2018) Además, según la prensa paraguaya se violaron las propias normas locales que no permiten a las embarcaciones tener más de 12 años de antigüedad (ABC, 19, 3/2010). La mayoría de las barcas que surcan la Hidrovía son viejas naves que provienen del Mississippi. Muchas de ellas son flota propia de multinacionales como Cargill. Otras son de armadores argentinos que se quedaron “sin bandera” en los años 90.

Es probable que el hecho de que la carga de la hidrovía fluya mayoritariamente con barcos de bandera paraguaya debilita la soberanía argentina en el sentido de no tener un control efectivo del espacio y que las tareas de inspección y vigilancia sean afectadas. Es probable también que las grandes empresas exportadoras alienten este sistema. Pero pareciera que el problema de la soberanía efectiva es más complejo. Buena parte del problema es que sólo un ínfimo porcentaje de la flota que navega el Paraná es argentino. Empresas multinacionales empresarios de Paraguay y empresas granarias hoy tienen la llamada “tercera flota fluvial del mundo”. Y nueve de cada diez remolques que suben y bajan por el río empujando barcas de granos, llevan la bandera de un país mediterráneo: Paraguay o Bolivia El transporte marítimo y fluvial, y la construcción naval fueron baluartes del primer peronismo. Luego se priorizó el transporte por camiones. Su declinación final llegó en los

años 90, y algunos lo atribuyen a la desregulación y la flexibilización laboral del menemismo.

La verdadera soberanía sobre los ríos interiores se afianza con el fortalecimiento del transporte propio (Giardinelli, 2021). Lamentablemente, en la actualidad los que monopolizan el transporte fluvial son navieras extranjeras como Hamburg Süd, Mediterranean, o Maersk y las cuestionadas barcazas que circulan con bandera paraguaya.

Se ha dicho que algunas de estas barcazas son utilizadas para transportar soja de contrabando, y que también son utilizadas por los narcos, pero no hay pruebas concluyentes. En un programa de televisión se dijo que estas barcazas eran cargadas en las riberas del Chaco con soja que salía de contrabando pero no hay mayores datos<sup>9</sup>

## V. Enclaves extranjeros

Por último, está la cuestión de los puertos privados. Las multinacionales sojeras disponen de una veintena de puertos privados asentados sobre la ribera de los ríos Paraná y Paraguay. Se ha formado una especie de enclave extranjero que no respeta normas elementales del derecho internacional de los derechos humanos e intenta imponer sus propias normas.

Algunos de los elevadores de granos de las grandes empresas no respetan las normas de higiene y seguridad, y hay frecuentes denuncias de que las nuevas instalaciones portuarias se realizan sin estudios serios de impacto ambiental. Asimismo, hay denuncias sobre el uso de agroquímicos prohibidos, como los llamados clorados (Vicente, 2012).

Es importante el caso de Cargill. En Paraguay tiene dos puertos propios y una flota de barcazas y remolcadores que

---

<sup>9</sup> En el Programa *Periodismo para Todos* Jorge Lanatta denunció contrabando de soja a través de barcazas con bandera paraguaya, lo que fue contestado por empresarios paraguayos (ABC, 17/11/2016).

trajo de sus empresas en el río Mississippi. En la Argentina, en Villa Gobernador Gálvez ha intentado imponer su propio punto de vista sobre la legislación laboral despidió a unos 50 trabajadores en forma injustificada, alegando que existe el derecho constitucional a despedir y luego cerró temporalmente sus plantas ante el conflicto sindical alegando razones de “seguridad” (Waimberg, 2018). En su aceitera de Alvear, cercana a Rosario se niega a reducir la jornada laboral reclamada por el gremio de Recibidores de Granos.

La empresa tiene también criterios propios para liquidar el impuesto a las ganancias. La AFIP de la Argentina presentó una demanda penal por diferencias en las liquidaciones del impuesto a las ganancias por 56.150.000 pesos. Pero en mayo de 2011, el Juzgado en lo Penal Económico sobreseyó a Cargill. El fallo fue confirmado la Cámara en lo Penal Económico. Luego la Cámara de Casación y la Corte Suprema de Justicia rechazaron todos los recursos que presentó la AFIP entre 2011 y 2013. El litigio continúa tras la clausura del reclamo penal, iniciaron un sumario para aplicarle las multas previstas en la Ley de Procedimiento Tributario. En junio de 2014 el organismo le aplicó cuatro multas por omisión del pago de impuestos vinculados al Impuesto a las Ganancias en 2000, 2001, 2002 y 2003. Le reclamaba el 70 por ciento de esos gravámenes y exigía el pago de 39.314.071 pesos (unos 4,9 millones de dólares de la época). Cargill apeló y el tema estaría pendiente de resolución definitiva. Pero más allá de la interpretación de la legislación tributaria hay fundadas sospechas de que Cargill recurre a triangulaciones irregulares con otras empresas para eludir el pago de ganancias (Arelovich, 2014).

## **VI. Poder de Lobby e inteligencia estratégica**

Se ha dicho que Argentina debe retomar la tradición de la vuelta de Obligado, donde resistió una invasión extranjera sobre el Paraná. Sin desconocer la importancia de esa epopeya, consideramos importante una estrategia preventiva. El problema de la soberanía efectiva debe pensarse parafraseando un

famoso dicho del Presidente Álvaro Obregón de México que, actualizado, se podría formular así: “Nadie aguanta un cañonazo de un millón de dólares”.<sup>10</sup>

Se estima que por la Hidrovia circulan anualmente mercancías que generan varios miles de millones de dólares. Solamente en tráfico de cocaína las ganancias pueden estimarse entre 20.000 y 60.000 millones de dólares según datos de agencias de la ONU. Por otro lado, se calcula que las empresas sojeras evaden una gran parte de la carga tributaria en base al mecanismo de los “precios de transferencia”. A esto hay que sumar el contrabando de soja vía Brasil o Paraguay para evitar el pago de los derechos de exportación. En resumen, los grandes actores de la Hidrovia dispondrían de una masa de dinero no registrado impresionante. Ese “dinero negro” se usa normalmente, entre otras cosas, para pagar múltiples sobornos, o financiar campañas políticas.

En el sentido anterior es preocupante la licitación convocada por la concesión del dragado y balizamiento de la hidrovia mediante el decreto 949/2020. Dicha concesión vence en 2021 y la empresa actual HIDROVIA SA adolece de algunos problemas de falta de transparencia, ya que uno de sus directivos, Gabriel Romero, titular de EMEPA SA confesó como imputado colaborador haber participado del delito de cohecho en el expediente conocido como “Cuadernos de las Coimas” y otros directivos de la empresa, los hermanos Pieter y Dirk JAN DE NUN tienen antecedentes de condenas judiciales por coimas en su país. La empresa que mantiene la concesión hasta que se resuelva la licitación, ya ha manifestado su voluntad de presentarse.

También es preocupante que en la ribera de los ríos Paraná y Paraguay se haya formado una especie de enclave extranjero que no respeta normas elementales del derecho internacional de los derechos humanos. Ya hay antecedentes precisos de que empresas como Cargill no respetaron las normas vigentes para

---

<sup>10</sup> Alvaro Obregon fue Presidente de México entre 1920-1924. La frase original sería “Nadie aguanta un cañonazo de 50.000”.

instalar puertos, para manipular semillas, o para encarar conflictos laborales (Vicente, 2012, Wainsberg, 2018).

En suma, se configura un escenario de notable asimetría de fuerzas, dónde el poder de lobby y de corrupción de los grandes actores tiene muchas posibilidades de prosperar. Ante esto se impone la necesidad de estrategias preventivas que pongan el acento en analizar los cambios patrimoniales de los funcionarios y la ruta del dinero.

Es importante analizar el financiamiento de las coaliciones electorales. No es menor el dato de que los principales aportantes de la coalición liderada por Mauricio Macri en 2015 fueron empresas del complejo sojero emplazadas en la Hidrovía y controladas por el grupo Vicentín.<sup>11</sup> O que el ex Intendente de Paraná, Sergio Varisco, esté preso acusado de cómplice en el tráfico de cocaína(Enz,2015). Como tampoco parece irrelevante el hecho de que la mafia calabresa sea un actor central en la Hidrovía, teniendo en cuenta que es una organización basada en lazos de parentesco, y que uno de sus clanes familiares lleva el apellido Macri.<sup>12</sup> Hechos como los mencionados deben ser objeto de análisis preventivos.

Es fundamental que las agencias nacionales de inteligencia se orienten a una inteligencia estratégica que defienda los recursos naturales y combata la impunidad de los poderosos. Nuevas figuras legales como el imputado colaborador y toda la experiencia adquirida en los procesos contra delitos de lesa humanidad se deben poner al servicio de combatir al puñado de grupos internacionales que lucran a expensas de la mayoría de la población.

---

<sup>11</sup> Vicentin Hermanos, fue el máximo aportante de Juntos por el Cambio. Donó \$4,5 millones a través Algodonera Avellaneda SA, el mismo monto con Oleaginosa San Lorenzo SA y otros tantos millones con Friar SA, todas vinculadas al holding

<sup>12</sup> CIEZA, Daniel, (2019). Economía subterránea y poder político. Un estudio preliminar de dos genealogías en BEINSTEIN, Jorge, CIEZA, Daniel "El lado oscuro de la familia Macri" y CARBONE, Rocco "Mafia capital" Rosa Luxemburg, CABA.



## VII. Conclusiones

Es evidente que la Hidrovia Paraná –Paraguay se caracteriza por su opacidad. Pareciera que las aguas bajan turbias, como en la vieja película de Hugo del Carril.

En la cuenca fluvial aparecen actores muy poderosos. En primer término, las gigantescas empresas granarias conocidas como ABCD. Atrás de ellas algunos fondos de inversión, como Black Rock. Al costado, empresas locales como Vicentín, que ya han hecho un aprendizaje como empresas trasnacionales, a través de alianzas e inversiones opacas que empiezan a ser cuestionadas por el Poder Judicial(Alvarez,2020) Y como telón de fondo, la N'drangheta, la temible mafia calabresa, algunos de cuyos líderes como Vicenso Macrí o Rocco Morabito han aparecido en las páginas policiales de los diarios de los países del Mercosur.

En los próximos meses se abrirá una licitación internacional sobre el dragado y balizamiento del Paraná y se ha prometido transparencia. También se ha ratificado la construcción del Canal Magdalena. Un pedido de informes del Senador Jorge Taiana ha generado una saludable discusión. Creemos que hay una buena oportunidad para revisar desde las autoridades competentes una serie de mecanismos de control que parecen ser deficientes en La Hidrovia. En especial parece necesario poner la lupa sobre los llamados precios de transferencia de las grandes granarias, sobre el contrabando de soja, sobre los abusos en puertos privados y sobre el accionar de grupos del crimen organizado.

Como se puede apreciar en el debate sobre la Hidrovia del Paraná confluyen cuestiones muy importantes que tienen relación con las finanzas públicas y con la seguridad ciudadana. Clarificar el problema de la evasión y elusión tributaria por parte de grandes empresas granarias e identificar los mecanismos y los actores del crimen organizado trasnacional en la región de Santa Fe, son temas urgentes.

Tomando el conjunto de la cuenca fluvial es evidente que los Estados nacionales no han dado las respuestas suficientes. Hay una concentración de poder de actores transnacionales al que no se pudo poner freno. La falta de un enfoque común en los Gobiernos del Mercosur genera muchos espacios vacíos en las políticas públicas que son aprovechados por los monopolios granarios y los intermediarios del narco-tráfico.

### VIII. Reflexión final

El enfoque sobre la problemática de la Hidrovía Paraná-Paraguay está ligado al destino inmediato de los países del Mercosur. Es necesario trascender un enfoque impulsado por algunos medios de prensa, dirigentes políticos, la Embajada de Estados Unidos y algunos Jueces. En ese análisis se invisibiliza a los monopolios granarios y se banaliza el tema del narcotráfico, ya que se reduce a una combinación de negociados “chavistas” con la presencia de grupos del narco-menudeo como los Monos. Para este enfoque la respuesta sería y racional al problema de La Hidrovía consistiría en ratificar las concesiones a grandes empresas privadas y comprar lanchas rápidas a Israel para mejorar la vigilancia en el río. Este relato es compartido por los mismos actores que impulsaron el lawfare y se caracteriza por constituir una versión maliciosa de los hechos reales.

Es urgente que el Poder Judicial actúe eficazmente. En la Argentina el proyecto de reforma judicial en debate, que ampliaría y fortalecería los tribunales federales y penal- económicos del interior del país, y algunos cambios en la Ley de Inteligencia orientados a fortalecer la inteligencia preventiva y la defensa de los recursos naturales, pueden contribuir a que el Estado empiece a encarar una asignatura pendiente.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Respecto de la reforma judicial, en el CIDERCIT, se desarrollan diversas líneas de investigación al respecto, dentro de programa de investigación en el que se enmarca este proyecto. Ampliar en; MORENO, Guillermo Raúl (2018). “El Poder Judicial como arma política. Sobre la intervención judicial del partido justicialista en la República Argentina.” *Derechos*

El fortalecimiento de Fiscalías especializadas en delitos económicos vinculados al narcotráfico y a la evasión fiscal, así como el desarrollo de una inteligencia estratégica preventiva, son fundamentales.

Por otro lado, es muy importante la coordinación de las Agencias fiscales del Mercosur a fin de detectar las “triangulaciones” de las grandes empresas granarias.

Y finalmente, se hace imprescindible una política regional en defensa de los recursos naturales y contra el narcotráfico. Es necesario poner límites a holdings que abusan de su posición dominante en el mercado a través de maniobras ilícitas que perjudican al erario público. Es necesario también aplicar una política propia contra el narcotráfico, que rompa la dependencia con los lineamientos de la DEA y se base en la experiencia acumulada en el cono sur.

---

*En Acción*, 7. <https://doi.org/10.24215/25251678e164>; CABRAL, Pablo Octavio, VILLEGAS, María Cecilia Rita, MORENO, Guillermo Raúl, SUCUNZA, Matías A., y MEDICI, Alejandro (2019). Programa de investigación-acción sobre Ministerio Público de la Provincia de Buenos Aires. Autonomía de la Defensa; representación del interés público ante conflictos de intereses y defensa de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales. *Derechos En Acción*, 13, 350. <https://doi.org/10.24215/25251678e350>; CABRAL, Pablo Octavio (2019). “El Lawfare en Argentina: luchas por la hegemonía del poder en el campo jurídico”, en *Revista de Direito Administrativo e Infraestrutura* (Brasil); vol. 9, p. 231-258, 01 de junio de 2019.