

Capítulo 9

Transporte de granos: corporaciones controlando el negocio, devastación ambiental con los proyectos de hidrovía y transporte de granos por vía terrestre

Infraestructura para el agronegocio

Tal como hemos ido desarrollando a lo largo de los capítulos anteriores, el destino de la producción de soja y maíz transgénicos no es el consumo interno, sino su exportación hacia mercados internacionales. Esta exportación requiere de toda una infraestructura de transporte, tanto terrestre como portuaria, que ha cambiado la fisonomía de la región, alterando tanto ecosistemas como la vida de muchas comunidades, y teniendo también, como en otros campos, una fuerte concentración en pocas manos.

Por supuesto que esta infraestructura para el extractivismo no comenzó con la introducción de los transgénicos, sino que remite a toda la historia de América Latina. Pero las dimensiones del saqueo de este megaproyecto agroindustrial hicieron necesario que las mismas se desarrollaran y ampliaran hasta las dimensiones que hoy han adquirido y que prometen seguir creciendo en el futuro.

Muchas de estas iniciativas de infraestructura se enmarcan en la IIRSA¹ (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), creado en el año 2000. Este proyecto -hoy llamado COSIPLAN (Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento)- no es muy activo en el presente, pero ha marcado los ejes sobre los que se desarrollaron muchos de los megaproyectos de infraestructura durante los últimos años.

La IIRSA ha sido duramente criticada. Como señala Luis F. Novoa Garzon, "ofrece, además de los ejes físicos de los corredores de despojo, nuevos marcos regulatorios para los sectores de infraestructura (desde siempre estratégicos), nuevas formas de regulación social y ambiental, e incluso un nivel admisible de 'derechos'. La IIRSA es un arma imperialista / subimperialista inteligente, con ropaje de desarrollo e integración. Se trata de una metodología de traspaso de recursos naturales, mercados potenciales y soberanía a inversionistas privados, en escala continental, con respaldo político y seguridad jurídica. Los grandes proyectos viales, energéticos y de comunicaciones, asociados a medidas de 'convergencia regulatoria', viabilizan la consolidación de los oligopolios privados en la región, y el establecimiento de conectividades que irán a subalternizarnos (al país y a la región) de forma irreversible. Los ejes y proyectos de la IIRSA están volcados a la competitividad externa de los conglomerados económicos situados en la región, no para generar dinamismo económico ecualizador entre los pueblos sudamericanos"².

Protagonistas y vías del saqueo

Rutas, puentes, vías férreas exclusivas y puertos son algunas de las obras de infraestructura que los Estados financian y ejecutan para facilitar el accionar del agronegocio.

En Argentina, la Bolsa de Comercio de Rosario estimó que, durante 2017, a los seis nodos portuarios argentinos (Gran Rosario, Bahía Blanca, Quequén, Zárate, Ramallo y Villa Constitución-San Nicolás) ingre-

saron 90 millones de toneladas de granos, harinas y aceites, y se mantuvo la tendencia de que el grueso de esas cargas viajó por camión.

Unos 2,5 millones de camiones transportaron hacia los puertos 72 millones de toneladas de granos, el 80% del total³.

Por tren se transportaron 11,4 millones de toneladas (13%). Sólo ingresan trenes a los puertos de Rosario y Bahía Blanca. Y todos los puertos argentinos reciben camiones.

Mediante la hidrovía (utilizando barcazas) se transportaron 6,5 millones de toneladas de granos, una modalidad hoy solo implementada en el puerto de Rosario, que recibe granos de Bolivia y Paraguay, y existen diversos proyectos para profundizar su calado y permitir el ingreso de barcos más grandes.

Desde los puertos del Gran Rosario se exporta el 78% de la producción de granos, harinas y aceites de Argentina. El segundo lugar lo ocupa el nodo Bahía Blanca⁴ con el 11% de la cosecha. El tercero, el puerto de Quequén-Necochea, con el 8%.

En 70 kilómetros de costa sobre el río Paraná (entre las localidades de Timbúes y Arroyo Seco) en la provincia de Santa Fe existen 29 terminales portuarias que operan distintos tipos de cargas. Allí están localizadas 20 fábricas aceiteras que pueden moler soja y girasol. Representan el 78% de la capacidad de molienda de Argentina.

Las cifras grafican la magnitud de la infraestructura portuaria y del complejo oleaginoso del Gran Rosario: anualmente llegan 2.400 buques de ultramar y 2.900 barcazas de Bolivia y Paraguay. En 2016, solo en esa región, dos millones de camiones transportaron 55 millones de toneladas de granos -con picos de 14.000 camiones por día- y 173.000 vagones de ferrocarril transportaron cuatro millones de toneladas de granos.⁵

La exportación de granos en Argentina está dominada por un puñado de empresas: ADM Agro, Cargill, Bunge, Cofco, Dreyfus, ACA, ADG, Oleaginosa Moreno, Molinos Agro, Amaggi, CHS Argentina y Vicentin.

Empresa:	Porcentaje:
San Nicolás:	0,2%
Diamante:	0,3%
Ramallo:	2%
Necochea (Quequén):	8%
Bahía Blanca:	11%
Gran Rosario:	78%

**Argentina.
Principales puertos
y porcentajes
de exportación**



Argentina. Puerto del Gran Rosario*



2.400 buques de ultramar.



2.900 barcazas de Bolivia y Paraguay.



2 millones de camiones de origen argentino en 2016 que transportaron **55 millones de toneladas de granos**, con picos de 14.000 camiones /día.



Unos **173.000** vagones de ferrocarril que transportan **4 millones** de toneladas de granos.

*(Rosario, Lagos, Alvear, Gálvez, Arroyo Seco, San Lorenzo, San Martín y Timbúes). Datos anuales.

La Hidrovía Paraguay - Paraná

La Hidrovía Paraguay-Paraná, un proyecto que los gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay vienen impulsando desde hace tres décadas, intenta ser un complejo sistema de navegación comercial a lo largo de esos dos ríos que conforman la principal vía fluvial de la Cuenca del Plata. La Hidrovía ha sido denunciada desde comienzos desde su lanzamiento por sus graves consecuencias ambientales, sociales y económicas confirmadas por estudios y denuncias de expertos y organizaciones ecologistas.

Parte de estos impactos son la reducción de los suelos productivos, el perjuicio a las posibilidades turísticas en la región, la disminución progresiva de las poblaciones de peces, la erosión de costas e islas, el desplazamiento de poblaciones debido a las inundaciones, la dispersión de enfermedades por el incremento del tráfico de cargas y seres humanos y la pérdida de biodiversidad e invasión de especies de ecosistemas foráneos.

Para el año 2020, en el que debe renovarse por licitación el dragado de la Hidrovía, existen fuertes tensiones, debido a que la empresa china Shanghai Dredgign Company (SDC) y su socia local, la argentina Servimagnus, están interesadas en participar en la licitación, aunque no son las únicas. También mostraron interés dos empresas de Holanda y una de Bélgica, además de la unión transitoria que conforman la argentina Emepa y Jan de Nul, de capitales belgas, que son las que actualmente mantienen la concesión. Pero la empresa china SDC tiene algunas particularidades: pertenece al grupo China Communications Construction Company (CCCC) empresa líder en el rubro del diseño y la construcción de infraestructura para el transporte, y número uno en el mundo en equipos para dragado. Además, tiene un protagonismo clave en el megaproyecto del gigante asiático, conocido como la Nueva Ruta de la Seda, que también tiene como objetivo desembarcar en países de Sudamérica. Esta posible participación despertó la preocupación de los EEUU en el marco de la guerra comercial que mantiene con China⁶.

En Bolivia, el transporte carretero es el medio más utilizado. Desde el departamento de Santa Cruz de la Sierra se accede por rutas a las fronteras de Perú (para llegar al Pacífico vía Desaguadero), Argentina (para cruzar a la provincia de Salta por Yacuiba), Brasil (para acceder a la Hidrovía Paraguay-Paraná y llegar hasta el Atlántico) y Chile (a través de Tambo Quemado).

Seis empresas tienen bajo su control el 95% de la exportación de la soja boliviana. Graveltal Bolivia (29%), Industria de Aceite SA Fino (29%), ADM (12%), Cargill (9%), Granos (8%) e Industrias Oleaginosas SA Rico (8%). Salvo Industrias Oleaginosas y Granos, el resto son propiedad de empresas transnacionales. Estas compañías comenzaron a operar en Bolivia a fines de 1990 mediante la adquisición de agroindustrias cruceñas y utilizando sus filiales brasileñas y argentinas para ingresar al país.

En el período 2012-2016 las exportaciones de soja y sus derivados alcanzaron, por once millones de toneladas, los 4.987 millones de dólares.

Empresa:	Porcentaje:
Graveltal:	29%
Industria de Aceite SA (Fino):	29%
ADM:	12%
Cargill:	9%
Granos:	8%
Industrias Oleaginosas SA (Rico):	8%

**Bolivia.
Principales
exportadoras
de soja**



En Uruguay, el transporte principal también es por carreteras. La mayor parte de la exportación de granos sale por el Puerto de Nueva Palmira, en la desembocadura del Río Uruguay en el Río de la Plata, frente a la desembocadura del Paraná: un punto estratégico para la salida al mar de la hidrovía formada por los ríos Paraguay-Paraná. Por este puerto egresa más del 90% de la producción uruguaya de soja.

Junto a este puerto se ubica la Zona Franca de Nueva Palmira, la única de gestión estatal, en la que operan empresas que se dedican al acopio de granos provenientes de Uruguay, Paraguay y Bolivia, y al trasiego de los mismos desde las barcasas que llegan por la hidrovía Paraguay-Paraná a buques graneleros de mayor calado.

En 2018 se embarcaron en esa zona franca 1,1 millones de toneladas de soja no uruguaya, mientras que en 2017 la cifra fue de 1,6 millones. Terminales Graneleras del Uruguay (TGU) y Corporación Navíos son las empresas que gestionan las dos terminales portuarias graneleras en la zona franca. Una tercera terminal, Ontur, se dedica principalmente al reembarque de la celulosa proveniente de la zona franca de Fray Bentos, donde se encuentra la planta de UPM (empresa pastera), aguas arriba sobre el río Uruguay.

La fase de acopio y comercialización de granos en Uruguay se encuentra fuertemente concentrada, al igual que la etapa de producción. En 2018 diez empresas fueron las responsables del 91% de las exportaciones de soja. Cuatro son transnacionales (Cargill, LDC, CHS y ADM), tres son argentinas (Nidera, Garmet y Kalifen) y tres son uruguayas (Barraca Erro, Copagran y Granicor). En total se exportaron 1,35 millones de toneladas de soja.

El acopio es un proceso en el que las grandes empresas juegan un rol preponderante. Entre 2009 y 2014, debido al boom de la soja, el país producía más granos de los que era capaz de almacenar. Esto se revirtió a partir de 2015 dada la fuerte inversión privada estimulada por exoneraciones impositivas (a través de la Ley de Promoción de Inversiones). Entre 2008 y 2015, considerando inversiones de instalación y construcción de silos y molinos, aprovecharon estos beneficios proyectos privados que obtuvieron exoneraciones impositivas por 92 millones de dólares. Entre los beneficiarios se encuentran las grandes empresas acopiadoras y exportadoras de granos, en su mayoría transnacionales.

La capacidad de acopio de granos en Uruguay se multiplicó por 2,3 entre 1998 y 2015, pasando de 2,9 a 6,8 millones millones de toneladas.

**Uruguay.
Principales empresas
exportadoras
de soja - 2018**



Empresa:	Porcentaje:
Cargill:	25%
Barraca Erro:	17%
LDC Uruguay:	17%
Nidera:	14%
CHA Uruguay:	5%
Garmet:	4%
Copagran:	3%
ADM:	3%

**Puerto de
Nuevo Palmira**

Exporta el 90% de la producción uruguaya de soja.

En Brasil, la cosecha también se transporta fundamentalmente por carreteras. El 60% de la carga del país es transportada por camiones -el medio menos eficiente para largas distancias-, el 21% por ferrocarril y el 14% por barcazas. Los principales puertos de salida de la producción agrícola son Santos, Río Grande, Paranaguá, Río de Janeiro, Victoria, Salvador, Itajaí y Manaus. Las mayores exportaciones del agro estuvieron encabezadas por Bunge, Cargill, Louis Dreyfus, Amaggi, Nidera, Noble y Coamo. En 2018, el complejo sojero de Brasil exportó por 36.000 millones de dólares⁷.

La empresa Hunan Dakang Pasture Farming, una unidad del Grupo Pengxin de Shanghai, adquirió en 2016 el control (57%) de la empresa comercial brasileña Fiagril. Es la primera adquisición importante de una compañía brasileña por parte de una empresa china en el sector de granos.

En Paraguay la exportación de granos está dominada por cuatro empresas: ADM, Bunge, Cargill y Louis Dreyfus. A estas se suman firmas de ingreso reciente como la gigante rusa Sodrugetsvo y la estatal china Cofco. El país ocupa el quinto puesto como productor y el cuarto puesto como exportador mundial de soja. A nivel global, los principales mercados de poroto de soja en el 2017 fueron Unión Europea (30,4%), Rusia (16,3%) y Argentina (15,4%). En 2018, Paraguay exportó soja por 2.200 millones de dólares.

Empresa:	Porcentaje:
Cargill:	29,54%
ADM:	26,24%
Sodrugetsvo:	12,05%
Bunge:	11,67%
Cofco:	10,95%
LDC:	9,55%

Paraguay. Principales exportadoras de soja



A nivel mundial, el mercado está acaparado por cuatro empresas, llamadas "ABCD" por sus iniciales: ADM, Bunge, Cargill y Dreyfus. Controlan el 90% del mercado global de granos. En 2016, las seis principales compañías comerciantes de productos agrícolas tuvieron ingresos combinados de 444.000 millones de dólares, excediendo con creces el valor combinado del mercado global de semillas, pesticidas, equipos agrícolas y fertilizantes⁸.

Infraestructura para el extractivismo agrario

Durante 2017 el estado paraguayo se endeudó por 300 millones de dólares exclusivamente para construir caminos que posibiliten la circulación de mercancías, especialmente granos de exportación: un promedio de 44 dólares de deuda por cada habitante del país⁹. Esta es una forma de entender cómo la población subsidia al agronegocio. Como referencia de la magnitud, el monto de las obras es 148 veces el presupuesto asignado a la Defensoría del Pueblo de Paraguay.

Otras obras ligadas al agronegocio:

- *Corredor bioceánico. Como parte del ya mencionado IIRSA, en Paraguay se pretende construir una carretera que atravesará por el corazón del Chaco paraguayo y tendrá una extensión de 600 kilómetros. Ya se aprobó la ejecución de la primera parte de la obra que abarca*

desde la localidad de Carmelo Peralta hasta Loma Plata (277 kilómetros de extensión) con un presupuesto de 443 millones de dólares. El corredor bioceánico acompaña un proyecto de ferrocarril, construido por la Compañía Podesur, que tiene su principal interés en los granos y minerales exportados por Brasil. El proyecto cuenta con una extensión de 1.920 kilómetros. A Paraguay corresponden construir 533 kilómetros, con una inversión de 2.000 millones de dólares.

- Nuevos puentes entre Paraguay y Brasil. En diciembre de 2018 se firmó un acuerdo entre los presidentes de Paraguay y Brasil (Mario Abdo Benítez y Michel Temer) para la construcción de dos puentes entre ambos países. Uno de ellos unirá las ciudades de Presidente Franco (Paraguay) y Foz de Iguazú (Brasil) y el otro -ubicado en el marco del corredor bioceánico, sobre el río Paraguay- comunicará las localidades de Puerto Murtinho y Carmelo Peralta. Ambos puentes tendrían un costo de 270 millones de dólares.

- Corredor "de exportación". En abril del 2018 se inició la construcción de una carretera de 143 kilómetros, desde la localidad de Natalio (departamento de Itapúa) hasta Cedrales (departamento de Alto Paraná). El costo inicial de la obra es de 250 millones de dólares. La ruta unirá a ocho puertos privados ubicados sobre el río Paraná. El ex ministro de Obras Públicas (2018), Ramón Giménez Gaona, señaló que la obra posibilitará el "uso intensivo de camiones de carga".

- Puertos. Avanzan la instalación de nuevos puertos y la inversión en los ya existentes. En el año 2011, los ríos Paraná y Paraguay contaban con 15 puertos graneleros. Para 2015, ya había 35 puertos. En un periodo de diez años la flota fluvial aumentó de 15 a 150 remolcadores y de 100 a 3.000 barcasas¹⁰.

La concentración en un puñado de empresas exportadoras y la construcción de mega obras de infraestructura configuran dos caras de la misma moneda: profundizar las "venas abiertas de América Latina" que, como planteara Eduardo Galeano hace casi 50 años, continúan sangrando.