

Problemas fronterizos entre Brasil y Paraguay en la producción y comercialización internacional de la soja.

Autores: Alexis López.

alexislo@usb.ve

Universidad Simón Bolívar. Caracas – Venezuela

INTRODUCCIÓN

Acontecimientos sucedidos en el ámbito internacional con consecuencias catastróficas, como fue la destrucción que en todos los ámbitos hubo de sufrir Europa tras haber soportado dos guerras de carácter mundial, han dejado un legado de enseñanzas que, a través de los años otros países han aprovechado en la búsqueda de los estándares de vida que se disfrutaban en las naciones más desarrolladas. El paso trascendental dado por las naciones europeas en la reconstrucción de sus economías, al tener que recurrir a la cooperación internacional ofrecida por Norteamérica a través del Plan Marshall, en la posteridad se ha convertido en el ejemplo a seguir por las naciones que afanosamente tratan de desarrollar sus economías.

A partir de este momento los problemas de integración económica adquieren una nueva orientación, con la aparición de vínculos de carácter económico y comercial que han promovido la cooperación multilateral y el acercamiento entre las economías, encaminándolas hacia la integración total del continente, fundamento del proceso de integración económica que se desarrolló posteriormente. Este logro alcanzado con la reconstrucción de Europa y lo que para ello significó el Plan Marshall que a partir de ese momento se erigió como modelo de cooperación a seguir por las economías menos desarrolladas.

En este terreno, los países latinoamericanos han sido pródigos en el desarrollo de las diferentes propuestas integracionistas, al igual que Asia y África. Han desarrollado acuerdos de integración regional que van desde el área de libre comercio, como su expresión más sencilla, hasta las uniones aduaneras o mercado común, con todas las opciones de cooperación económica que enriquecen (teóricamente) las propuestas, tal y como lo expresa Calvo. (Calvo, 2003. pág. 31).

A pesar de que en América Latina los esquemas integracionistas hacen su aparición a partir del año 1948, con la creación de la Comisión Económica para América Latina de las Naciones

Unidas (CEPAL) que se constituyó como la pionera intelectual del movimiento integracionista latinoamericano, fue la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), constituida en febrero de 1960, mediante el Tratado de Montevideo, la primera gran agrupación de integración económica en la historia de América Latina, cuyos miembros, como fruto de su frustración la dieron por concluida y decidieron crear en su lugar la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), mediante el Tratado de Montevideo en 1980. Anterior a la ALALC ya existía la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), y posterior a ella se fundaron: The Caribbean Free Trade Association (CARIFTA), El Tratado de la Cuenca del Plata y el Pacto Andino.

Este proceso fue de difícil sostenibilidad por las significativas disparidades económicas existentes entre los diferentes países de la región, por lo que se tornó en una propuesta poco realista, que trajo como consecuencia que el esquema ALALC no favoreciera en ningún modo la especialización intraindustrial o el incremento de las escalas productivas de las empresas.

De esta manera, entre marchas y contramarchas, desde finales de los años cincuenta, apoyados por la CEPAL, los países latinoamericanos dieron un paso adelante en busca de conformar un bloque comercial que diera respuesta afirmativa a las debilidades y limitaciones derivadas del agotamiento de la etapa del esquema de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), que venía siendo practicado generalizadamente en la región desde finales de la década de los treinta.

En este contexto y teniendo en cuenta los aspectos positivos del proceso de integración europeo, considerando el rol que Alemania y Francia desempeñaron en la constitución del mercado comunitario a principio de los años sesenta, así como las experiencias ALALC – ALADI, que aunque tuvieron resultados muy inferiores a los deseados, no es menos cierto que de ellos surgieron numerosas enseñanzas que serían de suma utilidad en la conformación del Mercado Común del Sur (MERCOSUR)¹.

El Tratado constitutivo del (MERCOSUR), entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay se suscribió en Asunción el 26 de marzo de 1991, pero aproximadamente veinte años antes, con el Tratado de la Cuenca del Plata, en Brasilia 1969, ya se habían dado los pasos preliminares para llegar a la creación de un organismo internacional de integración.

¹ Ver Campbell, J.; Rozenberg, R y Svarzman, G, (1999). Mercosur entre la realidad y la utopía.

Atenidos a los postulados que daban vida a este tratado, los países miembros hubieron de enfrentar el desafío político y económico que este suponía; debían aceptar el reto de la competitividad comercial en el ámbito internacional a través de un esquema de integración, representado en ese momento, por el éxito de la Comunidad Económica Europea.

Esta realidad llevó a Argentina, Brasil y Paraguay, como países representantes de la mayor producción de soja a nivel mundial, entre otras causas, por las condiciones medioambientales de su geografía y a los bajos costos de producción, a ocupar los cuatro primeros lugares, después del líder Estados Unidos de Norteamérica, tanto del producto natural como del modificado genéticamente, a que decidieran establecer una Zona de Libre Comercio (ZLC) con el propósito de llegar a un Mercado Común que propiciara el desarrollo económico.

Inmediatamente afloraron una serie de problemas de diversa índole existentes en sus territorios fronterizos que bien vale la pena señalar, como es el caso de la invasión de tierras por los vecinos, contaminación de suelos, aguas y personas, desplazamiento y desarraigo de los campesinos. Además, el comercio de la subregión tuvo grandes dificultades para llegar a ser competitivo, entre otras causas, por los obstáculos geográficos y las deplorables condiciones de la infraestructura de transporte, lo que ha obligado a los países “mercosurianos” a repensar en los proyectos de desarrollo de las hidrovías para el movimiento de las cargas a través de las fronteras y en la generación de puertos competitivos con la dinámica del comercio mundial

Necesidad de Unirse.

Es de primordial importancia la extensión geográfica y la escasez poblacional que existe en éstas fronteras, que se constituyeron en factores de avance y retroceso en las relaciones culturales y de intercambios de productos. Contexto que sirvió de escenario, para la aparición de rivalidades y competencias por la supremacía política y económica, sobre el resto de los países del Cono Sur. Estos diferendos fronterizos no tuvieron tal significancia como para llegar a la confrontación bélica, mas bien la estructura de la oferta exportable siempre presentó diferencias cualitativas y cuantitativas de importancia, por lo que no se constituyó en un factor de disputa o conflicto por los mercados externos entre los grandes de la región. Pero el clima de competencia y rivalidad trajo como consecuencia unos niveles de intercambio económico - comercial muy pobres y agravados por cuestiones de tipo estratégico que habrían

limitado enormemente las posibilidades de avanzar en obras de infraestructuras que permitieran aprovechar de una manera racional las grandes dotaciones de recursos energéticos entre los países involucrados.

En este contexto, a mediados de los años sesenta Brasil y Paraguay emprenden la construcción de la presa de Itaipú, que no solo alteraría el volumen de agua del Río Paraná sino que afectaría la viabilidad de la presa Corpus, ubicada aguas abajo, esto condujo a Argentina a emprender, también con Paraguay, la construcción de la presa de Yaciretá, lo que dio a Paraguay una situación estratégica ventajosa entre los dos rivales. De esta manera, entre marchas y contramarchas, para el año 1979, la relación entre los tres países entró en una nueva y, podría decirse, definitiva etapa, no solo en la búsqueda de un plano racional y cooperativo en sus relaciones, sino que además, fue la puerta de entrada hacia la transformación de la Cuenca del Paraná, tema de discordia y desacuerdo por muchos años; el nuevo clima en las relaciones cristalizó con el establecimiento de acuerdos de orden energético. Todos estos buenos momentos ocurrieron en la víspera de los cambios políticos, que se dieron en el continente con la llegada de la democracia, que en definitiva rompió con el antagonismo y permitió avanzar en la búsqueda de nuevos campos de cooperación mutua que al final fueron las bases de lo que conocemos hoy día como MERCOSUR.

Más pequeño con más asimetrías

Se ha escogido a Paraguay, como punta de lanza, para realizar la presente investigación por sus especiales características tanto geográficas² como políticas³, ya que es notoria su marcada tendencia al aislamiento, su especial sesgo autárquico y fuerte recelo a las influencias exteriores. Desde su paso a la democracia, Paraguay vive un proceso de transición que es considerado por muchos como inacabado, por lo cual el ingreso al MERCOSUR y la adhesión al GATT, en 1993, juegan papeles muy importantes para lograr los objetivos perseguidos por el actual gobierno democrático paraguayo: aumento de la inversión, empleo e ingresos y crecimiento económico a través de un incremento en el flujo comercial.

² País mediterráneo, con suelos muy húmedos por la presencia de ríos caudalosos y numerosos afluentes y regiones selváticas de gran valor ambiental

³ Dictadura militar del General Stroessner durante 35 años (1954 hasta 1989).

Contrario a otros procesos de integración, los países pequeños del grupo, como es el caso del Paraguay, para no quedar aislados aceptaron su ingreso al Tratado sin las debidas compensaciones por un menor desarrollo relativo, así como el predominio de políticas comerciales no enfocadas hacia su desarrollo e industrialización y bajo una inercia implantada por Argentina y Brasil.

Para llegar al fin de las fronteras y de las aduanas, entre los países miembros del Tratado, se precisa una importante dosis de confianza y transparencia entre todos ellos, por lo que han debido adecuar su normativa legal a la actividad comercial internacional. Paraguay es un país caracterizado por la informalidad económica, la economía sumergida y la inobservancia de las obligaciones fiscales, principalmente en el comercio, de allí que los intentos por llegar a tener una organización administrativa mas eficiente es sentido como una amenaza a un modo de subsistencia que, desde la informalidad, ha procurado sustento a gran parte de la población⁴. La baja institucionalidad paraguaya trae implicaciones regionales, en especial con Brasil⁵ y en particular en la que es su frontera común donde se encuentra la presa de Itaipú, de interés común y de enorme relevancia económica y estratégica, de tal modo que la central hidroeléctrica es considerada de interés nacional para Brasil y de verse estos afectados no quedaría descartada una intervención en el territorio paraguayo en su defensa.

Por otra parte, el contrabando, desde el lado paraguayo, es uno de los mayores desafíos para el control fronterizo de sus vecinos. Antes de la integración se concentraba en productos electrónicos, cigarrillos, whisky, relojería, calzados, ropa y material informático, principalmente y posteriormente al acercamiento comercial con Brasil se amplió el abanico de productos al incluir café, **soja** y otros productos manufacturados. Además, las redes de contrabando se están convirtiendo en los más propicios canales para el tráfico de armas y drogas. También se ha confirmado la presencia de organizaciones terroristas internacionales que acuden a la Triple Frontera (Punta del Este), para aprovisionarse y planificar acciones en otros puntos del planeta, por ser un enclave geográfico privilegiado, con debilidad y corrupción institucionalizadas.

⁴ Joaquín Támara. *Entre Brasil y el contrabando: Paraguay y su ingobernable soberanía.*

⁵ País con mayor peso específico en el seno del bloque económico y cuyos reajustes económicos han repercutido negativamente en los países del entorno.

El tema de éste controversial espacio comenzó a ocupar un lugar destacado en la agenda multilateral, lo que motivó una reunión tripartita entre los Ministros del Interior de Argentina, Brasil y Paraguay, el 18 de diciembre de 1997, en Foz de Iguazú⁶ con el propósito de llegar a un acuerdo para el control permanente de ella; se ha venido realizando anualmente, con la inclusión de Bolivia y Chile. Desde la perspectiva transandina el problema es de preocupación continental, dada la presencia de enclaves islámicos y mafias internacionales en ellos, por lo que surgió una propuesta para crear la Comisión Interamericana contra el Terrorismo en la OEA, cuyo objetivo sería establecer una cooperación continental en materia de información, legislación e investigación sobre terrorismo. Se ha impulsado la cooperación con EE.UU., de tal forma que Washington financie y asesore parte de este plan de seguridad.

La Soja en el MERCOSUR

Ante todo, es interesante conocer las características alimenticias de la soja, para tener una idea de sus perspectivas en los mercados internacionales. Podría actuar como generadora de su propia demanda mundial. Es una leguminosa anual, que está presente en la cadena alimenticia desde hace más de cinco mil años. Por muchos años ha sido un producto básico en la diete asiática y para 1800 fue introducida en los Estados Unidos. En la actualidad, este mismo producto se procesa tecnológicamente de diversas formas, y ha logrado atraer a los consumidores interesados en conservar una salud óptima, puesto que es la única legumbre que contiene los nueve aminoácidos esenciales en la proporción correcta para la salud humana. Su proteína está calificada como una proteína completa de alta calidad, además de su alto contenido en vitaminas y minerales y del gran valor complementario que posee para la preparación de otros alimentos. Su aceite es usado en la preparación de productos tales como la margarina, como aderezo para las ensaladas y como aceite comestible.⁷

Todas estas bondades han convertido a la soja en un producto cada vez más importante en el intercambio internacional, por lo que se hace interesante el estudio de cómo ha evolucionado su producción en la zona estudiada y de su presencia en el comercio internacional.

⁶ El Acta de Foz de Iguazú sentó las bases de un sistema de vigilancia conjunta, mediante el cual se comprometió el monitoreo del tráfico de mercaderías, el tránsito de personas, un relevamiento aerofotográfico para determinar pistas de aterrizaje ilegales, el aumento de las inspecciones impositivas para establecer la legalidad de los productos y el control del movimiento de divisas de sucursales de Puerto Iguazú, Foz de Iguazú y Ciudad del Este, para evitar la transferencia ilegal de moneda.

⁷ Tomado del Diarios El Nacional, sábado 25 de febrero de 2006, al respecto de un reportaje titulado **“La soya ... un cultivo con grandes perspectivas”**

A continuación se puede observar la tabla que sigue más abajo, donde se muestra cuales son los países productores y cual es su desempeño exportador, así como los países que demandan la soja en los mercados internacionales.

Al respecto, podemos ver que es Estados Unidos el mayor productor de soja con el 35% de la producción mundial con una productividad de 2,5 toneladas por Ha., seguido por Brasil con el 27% y 2,8 toneladas por Ha., le siguen Argentina 17%, China 9% (para consumo interno), Paraguay 2%. India 2% y Bolivia 1%. Hay que destacar que los tres primeros producen más del 80% de la soja genéticamente modificada, solo Bolivia se ha mantenido libre de esta clase de semillas.

Asimismo, podemos ver que en cuanto a las exportaciones, Brasil es el líder mundial con el 31% del mercado, Estados Unidos con el 29% y Argentina con el 28%. Y en relación a los importadores, el primero es la Unión Europea con 36,9 millones de toneladas de soja al año, seguido por China con 19,4 millones al año, (de los cuales 18 millones lo importan como grano y 1,4 millones como aceite). Otros importadores importantes de harina de soja son: Japón, México, Taiwán, Tailandia, Indonesia, Corea del Sur. Por otro lado, Irán, Bangladesh, Rusia, Marruecos y Egipto son los principales importadores de aceite de soja.

CUADRO N° 1. PRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE LA SOJA

País	Producción Mundial	Rendimiento-Ton/Ha.	Exportaciones	Importaciones
EE.UU.	35%	2,5	29%	
Brasil	27%	2,8	31%	
Argentina	17%	2,3	28%	
China	9%	-	-	19,4 MILL/TON
Paraguay	2%	2	4%	
India	2%	-	-	
Bolivia	1%	1,88	0,75%	
U.E.	-	-	-	36,9 MILL/TON
Japón	-	-	-	

Fuente: Elaboración propia con datos estadísticos de www.redmercosur.org

Por otra parte se prevé que la demanda de soja va a crecer, especialmente en China y la Unión Europea y los países idóneos para la expansión de su producción, por el tipo de suelos, clima, tierra barata y abundante, y leyes laxas, son: Angola, Congo y Sudán, además de Colombia, el

Cono Sur con mejor infraestructura vial y mayor apoyo financiero, se ven como los lugares ideales.

Desde la década de 1970 la expansión del cultivo de soja en Brasil, Argentina, Paraguay y Bolivia, se ha incrementado vertiginosamente a un costo ambiental muy alto⁸. Se estima que prácticamente ha desaparecido la Mata Atlántica en Brasil, y hoy se atenta con este ecosistema en Paraguay. Se han afectado también los bosques Chiquitanos, las Yungas, el Pantanal, el Cerrado y la selva amazónica para dar paso a las plantaciones de éste cereal, que es utilizado por las cuatro (4) empresas⁹ que dominan el mercado mundial para la elaboración de aceite comestible y de forraje para la alimentación de animales. Ellas controlan el 43% de la capacidad de elaboración de aceite en Brasil y el 80% de la Unión Europea, y las empresas de EE UU controlan el 75% del mercado de soja en su país. Es decir que, indistintamente de quien la produzca, son estas empresas las que verdaderamente se benefician del negocio de la soja.

Es así que los modelos de producción de soja en América del Sur han cambiado, desde la siembra con arado y rotación de cultivos, con o sin semillas genéticamente modificadas, hasta la siembra directa con semillas tolerantes al glifosato (el principal componente del herbicida Round-up Ready (RR) comercializado por Monsanto), con el cual se obtienen dos cosechas al año. Al respecto, se sostiene que los cultivos transgénicos amenazan el sustento de los campesinos, cuyas tierras les son arrebatadas, además de provocar la devastación de bosques, la muerte de ganado y cultivos, y poner en riesgo la salud de las personas como consecuencia de la fumigación. Esas plantas tienden a necesitar mayor cantidad de herbicidas, que también matan insectos beneficiosos, por lo que agravan la contaminación del ambiente y alteran su equilibrio.

En Brasil, actualmente solo entre el 15 y 20% de la producción de soja sigue en manos de pequeños agricultores, pues a partir de 1990 se transforma en un commodity de exportación. En el Mato Grosso la unidad productiva promedio es de 1.000 Ha., pero se encuentran cultivos de hasta 10 mil y 50 mil Ha., dando empleo a un trabajador por cada 200 Ha. Se

⁸ Fuente: Managing the Soy Boom: Two scenarios of soy production expansion in South America. Commissioned by WWF Forest Conversion Initiative.

⁹ Tres son de Estados Unidos: ADM, Bunge, Cargill. Lacuarta empresa es francesa, Louis Dreyfuss.

planea dedicar entre 70 y 100 millones de hectáreas al cultivo de soja. Entre 30 y 40 millones de Ha. podrían ser de cerrado y 7 millones de bosques tropicales.

Lo mismo ocurrió en la Argentina. Para el 2001 la soja invadió zonas que no son tradicionales para este cultivo, como es la Pampa Húmeda, las Yungas y el Chaco. En la zafra 2003/04, 14,3 millones de Ha. fueron sembradas con soja y hoy ocupa más extensión que todos los cultivos del país, planeando el sector agrícola incrementar la producción a 100 millones de toneladas al año hasta la próxima década, es decir, duplicar la producción.

Por su parte Bolivia, para el año 2000 había sembrado 600.000 Ha. con soja a expensas de los bosques chiquitanos y las Yungas. El 92% de las exportaciones están destinadas a la Comunidad Andina y se hacen a través de la hidrovía Paraná – Paraguay, siendo el principal producto agrícola de exportación, representa el 27% del total.

Para concluir, en Paraguay la producción de soja, en la década de los 80 era de 650.000 Ha. sembradas y en 1995 se inició un agresivo proceso de expansión del cultivo llegando en la zafra 2003/04 a 1.750.000 Ha. cultivadas. Un millón 200 mil Ha de tierra paraguaya está en manos de migrantes brasileños que exportan la soja al Brasil y desde ahí la venden a Europa o a China, lo que les libera del pago de impuestos en ambos países. Los ecosistemas afectados por la soja en Paraguay son: el Pantanal, la Mata Atlántica y el Chaco. Los productores esperan que el área de cultivo aumente de 250.000 a 350.000 Ha. en los próximos años, hasta tener 2 millones de Ha. en 2006 y tres millones 500 mil en el 2008.

El problema de la frontera agraria brasilera-paraguaya

Uno de los hechos más notables que se aprecia en el desarrollo de este eje es el avance de la frontera agraria brasileña, que en la década de 1980 alcanza el río Paraguay, atraviesa Corumbá e integra, de hecho, gran parte de Santa Cruz de la Sierra, buena parte del Paraguay e inclusive los estados del Sudoeste brasileño, Mato Grosso do Sul y Rondonia. Dicho avance está apoyado en el notable incremento de la producción de soja que llevó a este país a transformarse en el primer exportador del mundo. Vale acotar que este avance de la frontera agropecuaria brasileña, acompañado de algo similar producido en Argentina, es un fenómeno de los años noventa, puesto que en ambos casos la producción agraria había quedado virtualmente estancada desde la década de 1930.

Actualmente, un millón 200 mil Ha. de tierra paraguaya está en manos de migrantes, agricultores brasileños y sus descendientes, llamados “brasiguayos”, (aproximadamente 37 mil) que se instalaron desde inicios de los años 60 en los departamentos paraguayos de Canindeyú y Alto Paraná, fronterizos con los estados brasileños de Paraná y Mato Grosso do Sul. Ante la ausencia del Estado paraguayo, los colonos fundaron por su cuenta escuelas, contrataron maestros y se preocuparon de otros aspectos, como la salud y la seguridad. Hoy poseen unos 1,2 millones de hectáreas, 40% de la superficie total de dos departamentos fronterizos con Brasil donde cultivan la soja, desde allí la exportan al Brasil y luego a Europa o a China, sin que Paraguay obtenga ingreso alguno, y para colmo invierten, la mayor parte del dinero obtenido con la venta de la soja, en Brasil. Según estimaciones privadas, de 1,5 millones de hectáreas de soja sembrada en la actual temporada, 1,2 millones corresponden a éstos agricultores.

Esta situación, ha traído como consecuencia problemas con pequeños productores rurales que habitan en las zonas afectadas y de organizaciones de campesinos sin tierra que acusan a los brasiguayos de muchos males, desde la contaminación por uso de agroquímicos y la tala de árboles hasta de imponer la cultura y la lengua brasileña en una vasta zona del territorio paraguayo. Pero estos asentamientos son legales, por que la Ley permite que cualquier persona, aun sin residencia legal, pueda comprar tierras y convertirse en terrateniente. Los brasileños compran todavía hoy tierras sin dificultades, aunque haya gente dentro (asentamientos irregulares de campesinos sin tierra que reclaman al Estado la propiedad de los predios que ocupan) y después un fiscal pide el desalojo. Como consecuencia la explotación familiar, de pequeños productores primarios, tuvo un retroceso muy importante en los últimos diez años frente a la producción extensiva lo que desanimó a los agricultores locales, muchos de los cuales vendieron sus tierras a plantadores de soja, la mayoría brasiguayos.

Los conflictos se producen en forma de ocupaciones de grandes propiedades en producción – no de tierras fiscales o improductivas-, bloqueos de rutas y boicots a fumigaciones aéreas. En el año 2004 se produjeron decenas de choques con las fuerzas de seguridad y con campesinos lo que ha motivado informes de diferentes agrupaciones de derechos humanos paraguayas e internacionales, sobre el deterioro de la situación a nivel nacional. Asimismo, en las zonas de frontera se producen diferentes enfrentamientos entre campesinos paraguayos y brasiguayos. Lo más preocupante de este panorama, que es complejo y de trasfondo, para cuya solución el

Estado paraguayo no se muestra suficientemente capaz, es la profundización del problema a lo largo del año 2005.

Algunos sectores argumentan que la soja se exporta en estado natural, sin valor agregado alguno y que podría ser procesada en territorio paraguayo, de otra forma sería justo que el sector aporte en tributos para compensar las oportunidades que el sistema económico nacional pierde al no recibir ninguna compensación por la venta de la materia prima a otros países. Se debe buscar un criterio equitativo y de justicia tributaria al respecto, y compensar por el uso de la tierra, la deforestación de los bosques y la degradación del medio ambiente a causa del uso de agroquímicos.

Otro aspecto, no menos importante, es el hecho de que por cada 200 Ha., cultivadas con soja GM se le da empleo a un (1) trabajador. Los demás expulsados de los campos han ido a parar a las zonas marginales de las grandes ciudades del Mercosur. Se convierten en dependientes de los planes asistenciales del Estado y del clientelismo político.

Infraestructura de Transporte

Hay que destacar que el comercio en los países del Cono Sur ha estado sometido a grandes cambios, no solo en las variaciones del comercio mundial, empujado por la productividad y la competitividad, sino también en las condiciones climáticas y geográficas que determina el tipo de transporte, por el uso de la energía, y las exigencias de seguridad y protección ambiental. Estas consideraciones generan sobrecostos que actúan como barreras para-arancelarias.

Es por ello que en septiembre del año 2000, en Brasilia, los gobiernos sudamericanos consensuaron la adopción de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), representada en el mayor proyecto de ingeniería civil, de hidrovías, corredores bioceánicos, oleoductos, gasoductos, megarepresas, megapuertos y megacarreteras, pero grupos ecologistas vienen discutiendo fuertemente su comienzo ya que tendrá un fuerte impacto sobre el medio ambiente y en las comunidades locales, afectando tanto su forma de vida como sus economías y riqueza natural.

Sin embargo es de vital importancia la creación de vías de comunicación, en los grandes territorios incomunicados entre países y/o el mejoramiento de las ya existentes, lo que harían

posible la acción de un comercio en el que las barreras físicas fuesen soslayadas para que no actuaran como impedimento al libre intercambio, intra y extraregional. Los esfuerzos en este sentido los encontramos en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (1989), entre Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, constituyéndose en un Acuerdo de Alcance Parcial (AAP) de los previstos en el Tratado de Montevideo.

Es importante acotar que la ventaja más sobresaliente de la región, en cuanto a las modalidades de transporte, evidentemente, la representa el sistema de cargas fluvial sobre el carretero al considerar la preservación del medio ambiente. Además, el cambio de las corrientes de comercio desde el Pacífico al Atlántico exponen la necesidad del desarrollo de puertos y vías de navegación en el Cono Sur, por lo que la realización de un eje vial-fluvial entre los países fronterizos, permitiría una interconexión más fluida entre los principales centros de producción y demanda de mercaderías.

La idea de la construcción de un Eje Vial para el Cono Sur se lanza en Brasilia, en 1991, en la Declaración de los Presidentes del MERCOSUR y es reafirmada en la reunión presidencial de Las Leñas en 1992, donde se concreta el Acuerdo de Transporte Fluvial que sienta las bases para la utilización de la denominada Hidrovía Paraná - Paraguay.

Esta hidrovía constituye un sistema de transporte fluvial de 3442 Km. de extensión, e integra físicamente a los cinco países de la Cuenca del Plata, la cual encierra una superficie de 3.200.000 km², es decir el 18 % de Sudamérica, de los cuales corresponden 46 % a Brasil, 30 % a Argentina, 13 % a Paraguay, 6.4 % a Bolivia y 4.6 % a Uruguay. En él se concentra la mayor producción de cereales del mundo, productos ganaderos, café, las mayores reservas de hierro, bauxita, estaño, así como reservas forestales y otros recursos naturales. Comienza la hidrovía Paraná-Paraguay en Puerto Cáceres (Brasil) y finaliza en el Estuario del Río de la Plata, atravesando, junto con la hidrovía Paraná-Tieté, la denominada Pradera Sudamericana, que incluye a una de las regiones geográficas productivas más ricas de la Argentina, denominada la Pampa Húmeda.

Este proyecto logrará que se produzca una baja importante en los fletes para el porteado de los productos, esencialmente para los estados o provincias productoras de soja y de maíz, el cual se siembra a 400 Km. de los lugares de embarque. Hay que considerar también, que como consecuencia de las propias exigencias del comercio mundial, la construcción naval tiende

hacia barcos de mayor envergadura, por lo que también se deben acometer trabajos pendientes de dragado para alcanzar las profundidades de las vías navegables de la región, acordes con la competitividad mundial. La capacidad mundial es de unos 7 millones 100 mil TEUS¹⁰ y las exigencias son de 16 millones; esta diferencia es lo que hace que los costos de transporte sean tan elevados, lo que, a su vez, representa una gran oportunidad para la región.

En consecuencia la disponibilidad de un medio de transporte económico, para grandes volúmenes de cargas, como es el fluvial, desde la puesta en marcha de la esclusa de navegación de la presa de Yacyretá, ha estimulado e incentivado nuevas inversiones en plantaciones de cereales en los departamentos paraguayos de Misiones, Alto Paraná e Itapúa, donde en los últimos años se instalaron modernos puertos privados para el manejo de las cargas de cereales a granel. Los trenes de barcazas que durante el año 2004 atravesaron la esclusa de navegación que opera la Entidad Binacional Yaciretá, en Ituzaingó, provincia de Corrientes, movieron un nuevo record de 1.811.083 TM, de cargas, lo que representa un incremento de 12,8% respecto al año 2.003.

Retomando a Paraguay, como ejemplo de este trabajo, se puede observar que las principales cargas transportadas durante el año 2.004, desde los puertos paraguayos del Alto Paraná con destino a puertos de ultramar, fueron: Soja 998.537 TM; Spéller de Soja 37.969 TM; Aceite de Soja 134.758TM; Harina de Soja 297.894TM; y Trigo 184.911 TM., y en menor cantidad maíz. Además, hay un creciente transporte de maderas aserradas y pasta celulósica desde el puerto misionero de El Dorado. A su vez recibieron 10.920 TM de Combustibles; 25.111 TM de Fertilizantes y 61.213 TM de Semilla de Soja.

Es curioso observar que del total de 1.811.083 TM, movidas durante el año pasado, en los puertos del Alto Paraná, menos del 10 % corresponden a cargas arribadas, la gran diferencia corresponde a mercancías que salieron de la zona, lo cual, por lo general, obliga a las barcazas a viajar vacías río arriba hasta los puertos para recibir cargas. Esta gran capacidad ociosa de bodegas, es una oportunidad aprovechable para el transporte de productos, tanto para las provincias argentinas como las paraguayas y brasileras, principalmente materiales de construcción, alimentos envasados no perecederos, maquinarias de gran porte, etc., con la consiguiente reducción del costo de flete que pagan utilizando el sistema carretero.

¹⁰ Twenty food equivalent unit. Capacidad de un medio de transporte o de un terminal para albergar contenedores (20').

Como un ejemplo, del ahorro significativo entre el transporte fluvial y el carretero en la zona del Alto Paraná, citamos el caso del remolcador Otto Candie, de bandera paraguaya, cuando en un solo viaje registró el mayor volumen de carga, transportando 29.850 TM, de soja. El convoy de barcasas del remolcador realizó 7 maniobras de esclusados¹¹. El servicio de transferencia de las embarcaciones de un lado al otro de la represa superando el desnivel entre el embalse y el río aguas abajo, es gratuito. Para transportar un tonelaje similar por carretera, serían necesarios alrededor de 800 camiones con acoplados, lo que representa 800 camioneros, 14.400 cubiertas, pago de peajes en las rutas, y el consumo de gasoil para los aproximadamente 200.000 caballos de fuerza (tomando como promedio 250 H P de potencia por camión). La potencia de las máquinas del remolcador Otto Candie para transportar las casi 30.000 toneladas no superan los 5.000 caballos de fuerza, lo que habla a las claras de la notoria diferencia que existe en los costos operativos para el transporte de grandes volúmenes de carga por vía fluvial, frente al carretero.

En el marco de los acuerdos existentes de reposición funcional de instalaciones afectadas por la construcción de la represa, el Plan de Terminación de Yacyretá financiará la construcción de nuevos puertos que reemplazarán a los de Encarnación (Paraguay) y Posadas (Argentina), que se construirá en Santa Ana, 45 kilómetros aguas arriba del anterior. Según el anteproyecto, tendrá capacidad para recibir carga general y embarcar grandes volúmenes de productos destinados a la exportación, tales como tabaco, maderas aserradas, te y yerba mate, entre otros. El potencial de cargas para el puerto de El Dorado es inmenso, dado que en la zona norte de Misiones se encuentran asentadas la mayor parte de las industrias celulósicas y madereras que actualmente transportan hacia los mercados miles de toneladas por camión.

CONCLUSIONES

El tema de las fronteras del MERCOSUR es muy amplio y complejo por lo que amerita un análisis profundo y consciente de sus múltiples problemas. De ahí, que sea necesaria la cooperación entre los miembros del Tratado, no solo en las estrategias de integración, sino en aunar acciones complementarias que se refuercen mutuamente para solucionar problemas puntuales, no por ello menos importantes.

¹¹ Transferencias de barcasas a través de la esclusa de Yacyretá, la cual tiene un cuenco de 270 metros de largo por 27 de ancho, que permite albergar a un remolcador y seis barcasas de 60 metros de eslora (largo) por 12 metros de manga (ancho), dispuestas de a pares, que les permite salvar el actual desnivel de 15 metros en solo 45 minutos.

Se debe trabajar en políticas que incorporen normas y medidas de carácter multilateral que impulsen, en estas zonas, además del crecimiento comercial de bienes y servicios, la utilización de los recursos, capacidades productivas y complementarias de la región, la creación de empresas entre los países fronterizos, el incremento de la calidad de vida de la población rural, la cooperación tecnológica, el saneamiento medioambiental, la construcción o mejoramiento de la infraestructura en general y el apoyo institucional a los entes administrativos de frontera, de manera de fortalecer las relaciones entre los países vecinos y respaldar los objetivos más ambiciosos de la integración regional.

Las relaciones fronterizas, entre países con intereses compartidos no disminuye el riesgo de conflictos entre ellos, por el contrario, éste es mayor. Un ejemplo en los casos estudiados es el de Paraguay y Brasil, sus mutuos intereses en las presas hidroeléctricas, hidrovías y territorios cultivados con soja no es un seguro contra las dificultades. El aprovechamiento de oportunidades en la frontera va en relación directa a las asimetrías de desarrollo entre ellos, sólo una política de mutuo respeto puede llevar a que las relaciones se mantengan fructíferas y no abusivas.

Por otra parte, existen dos movimientos encontrados en la región: a) los que defienden el cultivo de soja, aún la genéticamente modificada, al sostener que la biotecnología es la única solución para la pobreza rural, pues baja los costos al aumenta la producción por hectárea, reduce el uso de agroquímicos y permite el cultivo en tierras menos aptas y b) los que la condenan, alegando que se acentúa la pérdida de soberanía económica por depender de la exportación de un solo producto, cuyas semillas son provistas por una sola empresa (Monsanto) y por lo tanto, depender de importaciones mayores. También se pierde la soberanía territorial, las tierras pasan a manos extranjeras (caso Paraguay-Brasil) y la soberanía alimentaria, que desplaza la diversificación y los cultivos de subsistencia expulsando a los campesinos hacia las ciudades. Además de la pérdida de bosques a razón de una hectárea por cada tres toneladas de soja que se produce tanto en Paraguay como en Brasil y Argentina.

En consecuencia, surgen grandes interrogantes cuyas respuestas estarán sujetas a la realización de los proyectos de infraestructura propuestos, así como de todas aquellas políticas comerciales, fundamentadas en el respeto a los derechos del más pequeño, que

tiendan a limar las asimetrías que existen de forma natural, como efecto de las inmensas diferencias de tamaño, que influye directamente en la capacidad productiva y el peso político de los dos países involucrados en este trabajo, para que ambos se beneficien de las ganancias del comercio.

BIBLIOGRAFIA

Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

Bermann, C. (Comp.) (2002) *Desafíos para la sustentabilidad energética en el Cono Sur*. Impreso por el Programa ConoSur Sustentable.

Calvo H., Antonia. (2003). Integración económica y regionalismo. Editorial entro de Estudios Ramón Areces, S.A.

Campbell, J. (Comp.) (1998). *MERCOSUR Entre la realidad y la utopía*. Nuevo Hacer Grupo Editor Latinoamericano.

Chaparro A., Julio. (1989). *¿Por qué ha fracasado la integración latinoamericana?*. Monteavila Editores.

Ojeda H., Felix (1989). *Léxico de origen de las mercaderías y términos afines de comercio internacional*. Vadell Hermanos. Editores

Pérez del Castillo, G. (1995). *Brasil-Uruguay, Estudio sobre la Dinámica de Integración Fronteriza*. Centro de Formación para la Integración Regional.

Sandoval, R. (Comp.) (2003), Integración y fronteras en América Latina: Las regiones de frontera en la nueva integración latinoamericana: procesos y actores. ULA. Venezuela.

Támara, J. *Entre Brasil y el contrabando: Paraguay y su ingobernable soberanía*. En Desarrollo Humano e Institucional en América Latina (DHIAL) ISSN: 1577-5232

www.aadynd.org.ar

www.aipenet.com

www.biodiversidadadla.org

www.comunidadandina.org

www.detectivesomg.com

www.expoagritotal.com

www.greenpeace.fr

www.Investigacionesfolcloricas.com

www.politicassociales.gov.ar

www.redmercosur.org

www.unesco.org