



EX LIBRIS



MAREA
EDITORIAL

Mempo Giardinelli



Giardinelli, Mempo

Paraná : crónicas de un río herido / Mempo Giardinelli. - 1a ed.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Marea, 2025.

240 p. ; 24 x 16 cm. - (Historia Urgente / Constanza Brunet ; 117)

ISBN 978-987-823-073-3

1. Periodismo de Investigación. 2. Soberanía. I. Título.

CDD 982

Dirección editorial: Constanza Brunet

Coordinación editorial: Debret Viana

Asistencia editorial: Carmela Pavesi

Comunicación: Verónica Abdala

Diseño de tapa e interiores: Hugo Pérez

© 2025 Mempo Giardinelli

© 2025 Editorial Marea SRL

Pasaje Rivarola 115 – Ciudad de Buenos Aires – Argentina

Tel.: (5411) 4371-1511

marea@editorialmarea.com.ar

www.editorialmarea.com.ar

ISBN 978-987-823-073-3

Impreso en Argentina – *Printed in Argentina*

Depositado de acuerdo con la Ley 11.723. Todos los derechos reservados.

Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento sin permiso escrito de la editorial.

CRÓNICAS DE UN RÍO HERIDO



MAREA
EDITORIAL

Lo que sigue es una selección de las crónicas publicadas por el diario *Página/12* entre junio de 2019 y octubre de 2023. Fueron actualizadas y aumentadas para la publicación de este libro.



1. Tuyutí, Independencia y soberanía

2 de junio de 2019

Ya desde el primer pronunciamiento popular del 25 de Mayo de 1810, y con la Declaración de la Independencia el 9 de Julio de 1816, el territorio de la naciente República Argentina empezó a ser concebido –como en todas las naciones del mundo– como lar o casa o refugio que incluye tierras, subsuelos, alturas, aguas interiores, costas y dominios marítimos, y espacio exterior.

Sin embargo en la América del Sur, y desde el inicio de la posteriormente llamada en la Argentina “organización nacional”, las primeras relaciones entre los nacientes pueblos fueron harto difíciles debido al incesante y corrosivo accionar de las potencias europeas de la época y en especial Inglaterra.

En junio de 2019, en un artículo que titulé “Tuyutí en el recuerdo”, evoqué un hito clave de la historia del Sur de Sudamérica y de la soberanía argentina sobre el río Paraná: el horroroso enfrentamiento que se recuerda como Batalla de Tuyutí y que se libró medio siglo después de la Independencia argentina, el 2 de junio de 1866 y en los campos del llamado Paso de la Patria paraguayo, que está en la costa Oeste del Paraná, pocos kilómetros río arriba del Paso de la Patria argentino que está en la orilla Este del Paraná, en la provincia de Corrientes.

Allí tuvo lugar la batalla más feroz de la tristemente célebre guerra llamada “de la Triple Alianza”, en la que el ejército paraguayo al mando del mariscal Francisco Solano López fue derrotado en el ataque al campamento aliado establecido en una zona seca rodeada de pantanos conocida como Tuyutí, dentro del territorio paraguayo.

Allí el poderoso ejército aliado (brasileño-uruguayo-argentino) que comandaban el presidente argentino Bartolomé Mitre y el todopoderoso ministro brasileño Luís Alves de Lima e Silva, marqués de Caxías, sostuvo un colosal enfrentamiento con el también poderoso ejército paraguayo en el que casi todos los historiadores coinciden en calificar como el más cruento choque bélico jamás librado en territorio sudamericano.

En poco más de cuatro horas el ejército paraguayo fue destruido y las tropas aliadas se establecieron, hasta más allá del fin de la guerra, en territorio paraguayo. Tuyutí es, desde entonces, la más dolorosa expresión latinoamericana de un modelo de colonización y también es la fecha más luctuosa y dramática de la historia sudamericana.

La impresionante confluencia de los ríos Paraná y Paraguay, frente al Paso de la Patria correntino y a la chaqueña Isla del Cerrito, ofrece un espectáculo impactante: el encuentro de tres grandes caudales, porque se suman las aguas del río Bermejo, que baja desde Bolivia con furia asombrosa y tiñendo las aguas.

Esa confluencia se apreciaba hoy magníficamente desde la moderada altura del Cerrito, promontorio que fue cuartel brasileño durante aquella guerra espantosa que inventaron el marqués de Caxías y Bartolomé Mitre para destruir al Paraguay, que en el siglo XXI *era el país más desarrollado y autosuficiente de Sudamérica.*

Desde allí se apreciaba la maravilla natural de un río que es tres ríos y cuyas aguas tienen dos colores: azul y marrón. Y frente a la cual y a toda hora navega hoy una de las tres flotas fluviales más grandes del mundo: la flota mercante paraguaya.

Aquel conflicto duró casi siete años y según distintas fuentes se enfrentaron 35 000 soldados aliados con 60 cañones contra 23 000 paraguayos con solo 4 cañones. Choque desigual que diversos cálculos aseveran que produjo más de 30 000 muertos. Un horror como jamás se vivió en este continente.

Algunas crónicas afirman que las fuerzas paraguayas estuvieron al borde de una victoria que hubiese sido desastrosa y final para los aliados, pero debieron replegarse por los estragos causados por la artillería brasileña.

El ataque paraguayo al campamento aliado pretendió ser el golpe final para inclinar la guerra a su favor. De ahí la furia y decisión guaraníca que buscaba acabar con el enemigo para así negociar la paz y la retirada de su territorio.

Entre 1865 y 1870 la alianza militar entre Argentina, Brasil y Uruguay, en contra del Paraguay, había respondido a los intereses británicos cuyo objetivo era acabar con un modelo autónomo de desarrollo como el paraguayo.

Así, los tres gobiernos sudamericanos defendieron los intereses de Gran Bretaña, imperialismo mundial de la época, destruyendo a una nación que llevaba adelante un exitoso modelo autónomo de desarrollo industrial y comercial.

Ese relativamente pequeño país interior, en el corazón de la América del Sur y sin costa marina ni salida autónoma a los océanos, al decir de Juan Bautista Alberdi (uno de los pocos argentinos recordados afectuosamente en el Paraguay contemporáneo) tenía como emblemas de su desarrollo una

flota propia de navegación a vapor, plantas de energía y telégrafos eléctricos, fundiciones metalúrgicas, astilleros, arsenales y hasta ferrocarriles propios.

Según el historiador Felipe Pigna, antes de esa guerra y bajo los gobiernos de Carlos Antonio López y de su hijo Francisco Solano, “la mayor parte de las tierras pertenecía al Estado, que ejercía una especie de monopolio de la comercialización en el exterior de sus dos principales productos: la yerba y el tabaco. El Paraguay era la única nación de América Latina que no tenía deuda externa porque le bastaban sus recursos”.

Cuando en mayo de 1865 se firmó el Tratado de la Triple Alianza, la suerte de aquel Paraguay independiente y desarrollado quedó sellada. Entre 1865 y 1870 el país prácticamente se vació de varones, adultos y niños, y quedó en ruinas. Como Pigna definió un siglo después, Paraguay había sido un “mal ejemplo para el resto de América latina”.

Claro que también hay que destacar que la impopularidad de esa guerra en la Argentina fue enorme. A los tradicionales conflictos generados por la hegemonía porteña, se sumaron levantamientos de caudillos locales en Mendoza, San Juan, La Rioja y San Luis.

La oposición a esa guerra se manifestó en la Argentina de diversas maneras, entre ellas la actitud de los trabajadores de los astilleros correntinos, que se negaron a construir embarcaciones para las tropas aliadas, mientras en Buenos Aires era intensa la prédica de pensadores como Alberdi y José Hernández, que apoyaban decididamente a Paraguay.

También el caudillo catamarqueño Felipe Varela lanzó una proclama llamando a la rebelión y a no participar en esa guerra fratricida: “Ser porteño –sentenció– es ser ciudadano exclusivista; y ser provinciano es ser mendigo sin patria, sin libertad, sin derechos. Ésta es la política del gobierno de Mitre”.

La guerra duró hasta 1870, cuando Sarmiento asumió la presidencia de la Argentina mientras las tropas aliadas desocupaban Asunción. El Paraguay quedó destrozado, diezmado su pueblo, arrasado su desarrollo y ocupado su territorio.

Tuyutí, además de primera y horrorosa batalla, fue el anuncio de una conducta que de diversos modos Latinoamérica y la Argentina sufrieron muchas veces.

Y fue, también, la primera gran batalla moderna que se libró a orillas del río Paraná. Batalla que ensangrentó a dos pueblos que tardaron muchos años en volver a ser hermanos.

2. La Marina Mercante hace olas

17 de mayo de 2020

No es fácil precisar el año de inicio de la entrega contemporánea del río Paraná. Pero sí hubo indicios preocupantes cuando empezó a acelerarse la presencia de intereses extranjeros y sus puertos en construcción, ante la dejadez y permisividad de los gobiernos argentinos. Guste o no que se diga, muy pronto fueron evidentes tanto el incierto destino del río como el avance de la claudicación política.

Puede citarse como inicio del despojo al así llamado Tratado de la Hidrovía que se firmó en 1993 aunque el proyecto existía desde 1989, incorporado al Tratado de la Cuenca del Plata.

Firmado por el entonces presidente Carlos Menem, en cierta jerga fluvial-marítima se lo llama “Tratado del huevo de la serpiente”, porque por acto propio la República Argentina entregó, de hecho, el río Paraná, llave comercial estratégica a la que con astucia se le fue cambiando el nombre para pasar a llamarlo “hidrovía”, vocablo que no existe en la lengua castellana y que sirvió desde entonces, malintencionadamente, para que el vulgo no identificara el río que ya estaba siendo entregado.

Desde por lo menos 2016 y en Buenos Aires, hizo parte de la trama la lucha entre el Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (CCUOM) y los “armadores”, como se llama a las empresas navieras extranjeras que dominan el transporte internacional desde que Menem liquidó ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas). Por lo menos desde entonces, nuestros ríos y mar están bajo constantes ataques corporativos y mediáticos.

Aunque pueda parecer ejercicio de pura nostalgia, cabe recordar que ELMA fue la gran empresa naviera del Estado argentino, que tuvo a su cargo nuestro comercio exterior y que Menem disolvió en 1991.

Creada 30 años antes, durante el gobierno de Arturo Frondizi y mediante la fusión de dos compañías navieras –la *Flota Mercante del Estado* y la *Flota Argentina de Navegación de Ultramar*– en su máximo esplendor ELMA llegó a contar con una flota de más de 60 grandes barcos y unas 700 000 toneladas de porte que surcaba todos los mares en los cinco continentes.

No viene esto a cuento por pura nostalgia, sino porque en plena emergencia impuesta por la peste llamada Covid (2019-2022) la actividad marítima y fluvial entró en grave trance, no solo por el drenaje de divisas al

exterior sino también por el desprecio y maltrato a los trabajadores marítimos argentinos. Fue extraño y reprochable que una empresa estatal, como YPF, alquilara buques extranjeros con tripulación extranjera para ser utilizados como depósito de excedentes, en abierta violación a las leyes que regulan el cabotaje nacional.

Tal incumplimiento afectó a unos 20 000 marinos, capitanes y pilotos de ultramar (hombres y mujeres de diferentes gremios) que podían cumplir tareas esenciales en los buques que YPF charteaba con banderas y tripulaciones extranjeras.

Esas empresas, que la petrolera argentina contrataba, colocaban en sus buques banderas de conveniencia y operaban con tripulaciones foráneas en nuestras aguas, como si fuesen barcos de bandera argentina. Era una falsificación ilegal, pero vigente en todos nuestros puertos, en los que operaban y amarraban buques con banderas de Bahamas, Panamá, las islas Marshall y otras. Casi todos esos buques (muchos eran petroleros gigantes) venían del extranjero para hacer de depósito fondeados en nuestras aguas. Eso generó la molestia de los gremios, que echaban de menos un decreto del presidente Kirchner de 2004 en favor de los trabajadores marítimos y que otorgaba plazos a los armadores locales para que los buques argentinos volvieran a utilizar bandera argentina y sus tripulaciones fueran marinos mercantes nacionales.

Y es que la presencia de tripulaciones extranjeras fastidiaba a los capitanes criollos, nostálgicos de “cuando navegaban en ultramar hasta 350 barcos con bandera y tripulaciones argentinas”. La Flota Mercante del Estado había sido, por años, la solución lógica.

Creada en 1941 por el presidente Ramón Serapio Castillo, cuando el país se encontraba aislado y en un mundo en guerra, hasta ese momento la Argentina carecía de marina mercante propia. Por eso se tomó la decisión de explotar y administrar dieciséis buques de bandera italiana que habían quedado amarrados en el puerto de Buenos Aires a causa de la Segunda Guerra Mundial, y a los que luego se agregaron 4 barcos franceses, 4 alemanes y 3 daneses.

Correcta decisión que llevó a que en 1943 la Argentina tuviera ya 42 grandes buques en el servicio de ultramar, con un personal de 15 000 trabajadores, el 90 % argentinos.

Poco después, a fines de 1946, el presidente Juan Domingo Perón dispuso que todo lo que se comprara y vendiera debía ser transportado por la flota estatal. Esa medida triplicó rápidamente el equipamiento, que alcanzó las 281 000 toneladas y su participación devino decisiva para la independencia económica en el abastecimiento de materias primas.

Con una flota moderna (la antigüedad descendió de 22 años en 1946 a 13,5 años en 1951) la Marina Mercante creció en cantidad y calidad, con buques petroleros, frigoríficos e incluso de pasajeros, llegando a transportar 17,6 millones de personas en 1951. Un crecimiento extraordinario que colocó a nuestra flota mercante a la cabeza de América Latina, por encima de la brasileña y con antigüedad menor de cinco años para el 34 % de los buques.

Seguramente por todo eso, el antiperonismo cerril y violento de los militares y civiles golpistas de 1955 forzó la venta, en solo un año, de más de la mitad de esa flota, cuyo tonelaje disminuyó en un 87 %, y en medio de escandalosas denuncias por licitaciones fraudulentas en favor de familiares de los dictadores Pedro Aramburu e Isaac Rojas.

Pocos años más tarde, en 1960 y como plan de recuperación de esa flota, se creó ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas) que llegó a tener buques de carga, pasajeros y portacontenedores, y que además generó importantes construcciones en astilleros argentinos. Treinta años después, en 1990, Menem liquidó ELMA y se perdió toda soberanía en la materia. Desde entonces la Argentina carece de flota estatal *y hoy puede afirmarse que fue en aquellos días cuando empezó el perverso proceso de entrega del río Paraná.*

3. Paraná, canal y soberanía

1º de febrero de 2021

En el contexto de creciente complejidad de la vida política nacional, el repertorio de temas es tan variado como peligroso. Y el mayor de ellos, sin dudas, es el urgente restablecimiento de la soberanía nacional sobre nuestros ríos y costas marinas.

Asunto basal de todo país independiente, que en nuestro caso es histórico y exige redefiniciones. Porque la salida de nuestras exportaciones al océano Atlántico y al mundo; la condición de país marítimo; nuestra lucha diplomática para recuperar las islas Malvinas usurpadas, y nuestro control sobre las islas del Atlántico Sur y la porción de Antártida que reivindicamos consistentemente desde hace más de un siglo, todo eso se dirime siempre en el futuro cercano.

Índice

Breve introducción	9
CRÓNICAS DE UN RÍO HERIDO	13
1. Tuyutí, Independencia y soberanía	15
2. La Marina Mercante hace olas	18
3. Paraná, canal y soberanía	20
4. Toda la Argentina acuática en peligro	25
5. El perverso cuento de la “hidrovía”	28
6. Las palabras, las guerras y el fascismo	31
7. Carta al presidente para que no entregue el Paraná	34
8. La soberanía no se come cruda: entregar el Paraná es como entregar Malvinas	39
9. El Paraná y la voluntad popular	41
10. Oleajes nacionales en la vigilia	43
11. De dragas y privatizaciones encubiertas	47
12. Los grandes astilleros y la soberanía	50
13. Estado de situación: canal, río, flota y soberanía	53
14. Los gringos, sus puertos y sus aguas	56
15. Cuando las aguas bajan turbias	59
16. Pónganle la firma al Paraná	61
17. Paraná, Malvinas y el Tratado a denunciar	64
18. El río que quería vivir	66
19. Río, trenes, Estado y cuento chino	69
20. La soberanía en manos propias	72
21. Cuidar el Paraná, cuidar humedales	73
22. Soberanía, patrimonio y banderas	76
23. Soberanía y reforma constitucional	78
24. Las aguas turbias, con mirada gringa	80
25. Mirada heterodoxa sobre el país que tenemos	83

26. El río, el bosque y la ceguera	85
27. Riquezas argentinas y la sombra de Menem	88
28. Es la soberanía siempre ofendida, compas.....	90
29. De cipayos y catastros.....	93
30. El Piray Guazú y la última bandera	96
31. Incendios y ecología	98
32. El Paraná, con dolor y esperanza	101
33. El Paraná, el Plata y el Magdalena en mi corazón	104
34. La soberanía y Río Santiago, el astillero símbolo	107
35. Lector adolorido con Paraná, canal y decreto.....	110
36. Es la cultura y la soberanía, idiotas.....	112
37. Elogio de los amos	115
38. La Historia no siempre debe repetirse	118
39. El Paraná como Malvinas	121
40. Aeropuertos, calados y sorpresas.....	123
41. Ríos con personalidad, soberanía segura	127
42. Elogio a Mosconi, 100 años de YPF, Punta Quebracho y soberanía.....	130
43. Pájaro inglés volando alto en Patagonia	132
44. Soberanía, universidades y empresas	135
45. ¿Oíd el ruido de rotas cadenas?	138
46. Como una proclama por la Patria	141
47. Soberanía como concepto esencial de una Nación.....	144
48. Elogio del silencio inexplicable.....	146
49. De moral, fuegos amigos y achicar la Argentina	149
50. De puertos, pesca, soberanía y Estado	152
51. Alberto, Axel y el Magdalena de una vez	155
52. La cigarra en el País de Nomeacuerdo	157
53. Las decisivas ventajas del Magdalena	160
54. Cipayos al timón, traición presidencial, soberanía a la basura.....	162
55. Ahora Quequén	165
56. El arduo camino hacia la soberanía	168
57. Quequén a la vista	170
58. El curioso encanto del Canal Magdalena.....	173
59. Resistir nadando contra la corriente.....	175
60. Magdalena, Maradona, sarasa y geopolítica	177
61. El Mississippi y el Paraná: espejo roto	179
62. La tarea	182
63. La urgencia hoy: reformular la Argentina	184

64. Las otras ocultaciones.....	187
65. Por otro Nunca Más y con canal.....	189
66. Alberto y el canal de nunca acabar.....	190
67. El río sin medidas y lo inminente.....	194
68. Arzobispo, canal y el Plan Quequén.....	197
69. El canal soberano que la Argentina necesita.....	200
70. El Canal Magdalena: dolor, bronca y futuro.....	203
71. El canal, cipayos y suicidio acuático.....	206
72. Paraná, varadura y silencio.....	208
73. Dinamarca, varadura y costa atlántica.....	210
74. Varaduras, canales y fríos de nunca acabar.....	212
75. Magdalena <i>c'est fini</i> , y una lección ejemplar.....	214
76. Réquiem (provisorio) para el Padre Río.....	217
77. Hacia el imperdonable País de Nomeacuerdo.....	219
78. Magdalena: el canal que no se rinde.....	222
79. Urge recuperar el río, o adiós Paraná.....	224
80. Soberanos o cipayos y el peligro de secesión.....	226
81. El Paraná hoy: ¿derrota sin esperanza?.....	229

Epílogo

De moral, memoria y achicarse jamás.....	233
--	-----

MAREA
EDITORIAL

