

# Hidrovia: China está técnicamente afuera y pone en riesgo la relación entre Milei y Xi Jinping

30/11/2024



La reciente resolución de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante que lanzó los pliegos de licitación internacional para la concesión de obra pública en la Hidrovia Paraguay-Paraná trajo muchas críticas como las que produjo el Consejo Portuario Argentino pero, también, se escuchó el disconformismo en las capitales provinciales de Misiones, Chaco, Formosa y Corrientes. Más pronto que tarde, los reclamos serán internacionales y llegarán desde la China que conduce Xi Jinping.

Porque al tratarse de una obra de ingeniería fluvial que requiere de inversión en grandes maquinarias dragadoras sólo hay cinco empresas del exterior que el mercado reconoce como capaces de llevar adelante la tarea. Se trata “del contrato

millonario de obra pública” que la administración de Javier Milei dispuso habilitar para lo que resta del año.

Las belgas Dredging International y Jan de Nul, que opera en el río Paraná desde que Carlos Menem licitó la hidrovía en 1994 hasta 2021 cuando finalizó el contrato y las autoridades continúan contratándola para el dragado, las holandesas Boskalis y Van Oord y la empresa china, Shanghai Dredging Company.

Shanghai Dredging Company, es una de las empresas más grandes del gigante asiático. Tiene presencia en 30 países, algunos latinoamericanos como Colombia en el puerto de Barranquilla, y tiene a su cargo remover los sedimentos del río Yangtze, arteria principal de ese organismo hiper capitalista que es la economía china por donde fluye gran parte de la riqueza que importa y exporta al mundo.

Shanghai Dredging Company (SDC) es una empresa enorme pero es, tan sólo, una filial de una compañía más grande aún que pertenece al Estado de la República Popular China dominado por el Partido Comunista de ese país.

Se trata de China Communications Construction Company, Ltd. (CCCC) una empresa de ingeniería y construcción de propiedad estatal pero que cotiza en bolsa y tiene como socios del estado chino que cuenta con el 63,8% de las acciones a los bancos y fondos de inversión, Merrill Lynch, BlackRock y JPMorgan Chase.

CCCC fue y es el contratista clave para los enormes proyectos de infraestructura que requiere la iniciativa de la Franja y la Ruta (Belt and Road Initiative) un plan maestro y vital para el autócrata gobierno de China encabezado por Xi Jinping.

La Iniciativa propone un nuevo concepto para las relaciones internacionales basado en la idea de «negociar, construir y compartir juntos», a partir del libre comercio entre naciones, con el fin de crear un orden basado en la prosperidad y la

estabilidad, tomando como modelo las relaciones establecidas entre Oriente y Occidente en la era de la histórica Ruta de la Seda del siglo XIX.

En ese contexto la empresa CCCC juega un papel vital y se dedica principalmente al diseño, la construcción y la operación de activos de infraestructura, incluidas carreteras, puentes, túneles, ferrocarriles, subterráneos, aeropuertos, plataformas petrolíferas y puertos marítimos, entre ellos el de Shanghai que opera con un volumen de contenedores que supera las 47,3 millones de unidades anuales. Para tener dimensión, compárese con el puerto de Buenos Aires, con capacidad para trabajar con 1,5 unidades pero que en la actualidad opera con 1 millón de contenedores por año.

Este gigante de la ingeniería que, figura en el puesto número 60 del Global Fortune 500 (las primeras 500 empresas del mundo medidas por ingresos) y contine a la dragadora SDC, podría quedarse afuera de la compulsa internacional por la licitación de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

La Vía Navegable Troncal (VNT), también conocida como la hidrovía Paraná-Paraguay, abarca un trayecto de 1635 kilómetros, desde el kilómetro 1238 del río Paraná, en su confluencia con el río Paraguay, hasta las aguas profundas del Río de la Plata exterior.

Este sistema es vital no solo para Argentina, sino también para Brasil, Bolivia, Uruguay y Paraguay, países que firmaron en 1992 un acuerdo para facilitar la navegación y el transporte comercial a través de esta ruta.

El plan de licitación contempla la modernización, ampliación y mantenimiento de la hidrovía, así como la operación y señalización del sistema. Entre las tareas más importantes está el dragado, esencial para garantizar la navegación de grandes buques de carga.

Pero CCCC y su subsidiaria empresa dragadora, mirarían desde

afuera como sus cuatro competidoras se reparten el botín si no se cambia la cláusula señalada en el artículo 16º de la reglamentación publicada y de la que el diario La Nación tomó debida nota.

El texto señala que hay, **«Personas no habilitadas para contratar»**. Y, en el inciso 8º, número de la suerte en China, expresa que **“Toda persona jurídica que sea controlada, directa o indirectamente por estados soberanos o agencias estatales, en el capital, en la toma de decisiones o de cualquier otra forma”**.

China: el ocho, el azar y la fortuna y los planes de Xi Jinping para la Argentina de Milei. CCCC es mayoritariamente estatal y estaría de esa manera fuera del juego según el apartado octavo.

Aquel que redactó la reglamentación no debe creer en casualidades como tampoco las cree este redactor.

Incluir la prohibición de participación a China en el artículo 8, el número de la suerte en ese país porque su pronunciación, «bā», es similar a la palabra «fā», que significa «prosperidad» o “fortuna” y se asocia con la riqueza, el éxito, el estatus y la prosperidad, además, en el Feng Shui, el 8 representa la suficiencia y la vastedad, y se considera un símbolo de buena fortuna, parece haber sido un deslíz que a los diplomáticos de Cancillería les costará explicar cuando se trabaje en un nuevo encuentro entre Javier Milei y Xi Jinping.  
(NA)