

Reproducido en www.relats.org

LA HIDROVÍA EN LA INTEGRACIÓN SUDAMERICANA

Carlos “Manteca” Acosta

Septiembre 2020

LOS ORIGENES EN LA INTEGRACION DE LOS RIOS SUDAMERICANOS

La integración de Sudamérica era el más importante sueño de los libertadores San Martín y Simón Bolívar y ahora , ya superando el 2020- es una necesidad imperiosa frente al dominio de los imperios liberales.

El fracaso de los intentos de integración recientes , jalonados por “golpes duros y blandos” en los países sudamericanos, según se emplee el Poder Judicial , el Poder Legislativo o las armas , nos indica que no tendremos muchas oportunidades más -en este periodo de pandemia que vive la Tierra- si no avanzamos con fuerza hacia la unión de América Latina.

La infinidad de acuerdos que se suscribieron, desde los años 50 del siglo pasado, entre países o grupos de países del sur americano, muestran el interés por seguir este camino. También está claro que los fracasos, no solo individuales sino grupales, se desarrollaron con designios de interés transnacional para juntar nuestros mercados como

consumidores y no como productores de materias primas industrializadas y de progreso social consecuente.

Por eso resulta claro, que si nos dividieron en los orígenes, ahora volvamos a promover la integración física del continente, de forma de ampliar las escasas vías de comunicación natural existentes e incluir nuevas áreas que hasta el presente no se han desarrollado.

El camino político y los acuerdos formales de integración no fueron suficientemente abordados, pero un camino necesario y viable es generar la integración física posibilitando la adecuada navegación fluvial del continente lo que implica la integración de las cuencas del Plata (Hidrovia), Amazonas y Orinoco.

En realidad, eran tres Virreinos, del Río de la Plata, del Alto Perú y de La Gran Colombia que, cuando se liberaron, en lugar de mantener sus identidades culturales y geográficas fueron subdivididas en más de 12 países, por influencias de aquellos que todavía se benefician de estas debilidades que originaron.

Viendo Sudamérica como una unidad, entre el 70 y 90 % de su población vive en la costa marítima, mientras que en la región central hay vastos territorios no suficientemente explorados con recursos hídricos, energéticos, minerales y alimenticios inestimables.

El poblamiento implantado por los colonizadores fue de una civilización costera que solo buscaba la exportación de materias primas, siendo ahora necesario revertir ese modelo, con proyectos de integración física entre los países hermanos de origen.

Sudamérica posee una red de-aproximadamente- más de 50.000 km de ríos con caudal navegable todo el año , por lo que es necesario generar proyectos ya sea de transporte y de energía hídrica con los países de la región para desarrollar estas vías.

LA HIDROVIA COMO FORMA DE CONSOLIDAR LA INTEGRACION

El transporte fluvial consume aproximadamente tres(3) veces menos combustible que el ferrocarril y nueve(9) veces menos que el camión, además de que el tonelaje que pueden movilizar las barcazas es altamente superior, ya que cada una puede transportar por los menos 1600 TM. A estas ventajas le deberíamos agregar el transporte polimodal combinando estos tres transportes y llegando más rápido y barato , creando condiciones de desarrollo integral.

Sudamérica en la totalidad de su superficie corresponde a cuencas compartidas por dos o más países. Las tres más importantes, Orinoco, Amazonas y del Plata, cubren 10,4 millones de kilómetros cuadrados, y otras cuencas del continente alcanzan los 2 millones . Si se considera que Sudamérica cuenta con un territorio total de 18 millones de kilómetros cuadrados casi el 70% del continente está constituido por cuencas Hidrográficas con ríos naturalmente navegables.

Transcurridos 25 años de su diseño original, la consolidación y expansión de la Hidrovia, como eje fundamental de la infraestructura de transporte del cono sur, depende de que se superen puntos críticos y se enfrente el desafío que impone los pronósticos de crecimiento de la demanda de carga , que nos obliga adaptar la actual infraestructura de una manera

acorde al tráfico y volúmenes esperado que según los pronósticos llegarían a triplicar a los actuales.

En el presente se mueven en Argentina más de 320 millones de toneladas anuales de cargas. Del total el transporte carretero es casi un 80%, mientras que el transporte ferroviario ha reducido su participación a un tercio de lo que movilizaba hace treinta años y la vía fluvial no ha desarrollado más del 20 % de su potencial.

Al existir un acceso físico limitado por la profundidad de los ríos los buques más grandes presentan un mayor calado, haciéndose inevitable un incremento de los costos de mantenimiento de los canales de acceso lo que complejiza el transporte provocando demoras costosas.

Hoy, a más de 25 años de iniciado el proceso de desarrollo de la Hidrovía , se abre una etapa tan importante como la inicial, en la cual es necesario impulsar una serie de metas y objetivos que nos permita superar el periodo actual ,en busca del **Plan Maestro del Sistema de Navegación Troncal 2020-2040.**

Dentro de este plan, a través del Programa de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná se buscaría fundamentalmente **promover la profundización del canal principal a 36/38 pies de calado navegable desde Puerto General San Martín a profundidades naturales del Río de la Plata.**

Esto significaría la baja de costos por menor consumo de combustible y beneficio económico, planificando integradamente los sistemas de transporte fluvial, vial y ferroviario.

La complementación de los puertos del sistema fluvial con los del sistema marítimo, nos permitiría el crecimiento de cargas en la «Hidrovía Paraguay Paraná», optimizando las

infraestructuras portuarias públicas y privadas en el NEA Argentino, Bolivia, oeste de Brasil, Paraguay y Uruguay. **El desafío actual es contar con una Hidrovía natural, pasando del actual sistema logístico solo comercial, al de un sistema sustentable en términos de integración logística, territorial e Intermodal , sustentabilidad ambiental y desarrollo de beneficios macroeconómicos y sociales, en la búsqueda de proyectos de integración fronteriza.**

Está demostrado por la historia del progreso de la Hidrovia que facilitada la comunicación física se genera - como un resultado ineludible- el desarrollo económico del área circundante. A este modelo económico los gobierno actuales y futuros de nuestros países deberían abreviar en los innumerables tratados de integración ya firmados, que buscan la integración científica educativa, laboral etc. , orientándose a la integración real de los pueblos sudamericanos.

Visualizado el progreso : la unión de las Cuencas Del Plata, Amazonas y Orinoco será solo cuestión del tiempo y de la decisión de los pueblos.

BIBLIOGRAFIA

“Los Ríos de la Integración Sudamericana”
Constantino y Paul Giorgescu
Universidad Simón Bolívar.
Inst.de Altos Estudios de América Latina
1992

La Protección ambiental en el Marco de la Hidrovia
Ing. Agr Carlos Manteca Acosta
Foz do Iguazú Brasil -INCASUR
1992

MERCOSUR .Integración formal o Integración real
Idea y Compilación Ing. Agr. Carlos Manteca Acosta
1994

“Presente y futuro del transporte por la Hidrovia Paraná
Paraguay”
Programa de Infraestructura Regional para la Integración
Rosario .Provincia de Santa Fe
2018