



EL MERCOSUR Y LA HIDROVIA A TREINTA AÑOS DE LA FIRMA DEL TRATADO DE ASUNCION

Carlos Manteca Acosta

Publicado en Notisur/INCASUR, abril 2021

El 26 de marzo de 1991 se firmó este tratado que dio origen a la formalización de los acuerdos entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay para la conformación del Mercosur.

Como fundamentos dice: **“Considerando que las actuales dimensiones de sus mercados nacionales, a través de la integración, constituye condición fundamental para acelerar sus procesos de desarrollo económico con justicia social”** y

continúa: “Ese objetivo debe ser alcanzado mediante el más eficaz aprovechamiento de los recursos, la preservación del medio ambiente, el mejoramiento de las interconexiones físicas, la coordinación de las políticas macroeconómicas y la complementación de los diferentes sectores de la economía, con base en los principios de gradualidad, flexibilidad y equilibrio”.

El Tratado de Asunción deja establecido que es una respuesta “A la evolución de los acontecimientos internacionales, en especial a la consolidación de grandes espacios económicos”. Si bien no los explicita, es evidente que los acuerdos de la Unión Europea - entre otros- hicieron acelerar un proceso que estaba implícito desde los orígenes.

Por otra parte, en sus considerandos hace referencia a que el “Mercado Común del Sur deberá estar conformado el 31 de diciembre de 1994” y que “... es un nuevo avance en el esfuerzo tendiente al desarrollo en forma progresiva de la integración de América Latina, conforme al Tratado de Montevideo de 1980.”

Después del Tratado de Asunción hubo etapas de luces y de sombras para América Latina. La luz coincidió con presidentes progresistas que promovieron proyectos liberadores. Las sombras fueron fracasos de los intentos de integración, jalonados por “golpes duros y blandos” en los países sudamericanos según se emplee el Poder Judicial, el Poder Legislativo o las armas. **Esto nos indica que no tendremos muchas oportunidades más -en este período de pandemia que vive la tierra- si no avanzamos con fuerza hacia la unión de Sudamérica.**

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.

Los fracasos, no solo individuales sino grupales, se desarrollaron con designios de intereses trasnacionales para juntar nuestros mercados como consumidores de sus productos y tecnologías o como productores de materias primas no industrializadas y ausentes de progreso social consecuente.

Por eso resulta claro que, si nos dividieron en los orígenes, ahora volvamos a promover la integración del continente, de forma de ampliar las escasas vías de comunicación natural existentes-en especial los grandes ríos- 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 (hidrovía), Amazonas y Orinoco.

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

La hidrovía como forma de consolidar la integración

El Tratado de la Hidrovía en 1992 es firmado en Las Leñas.

Como una de las consecuencias del Tratado del Mercado Común del Sur se avanzó en la facilitación de la comercialización, generando el Tratado de la Hidrovía, en donde la Secretaría CIH (Comité Intergubernamental de la Hidrovía) interviene en el funcionamiento del acuerdo fluvial entre los 5 países desde el 26 de junio de 1992. En este caso se suma Bolivia.

En este tratado se concesiona la obra de profundización y mantenimiento de 820 km (por Ley 17.520) y vías navegables y 803 señales desde 1995 a 2005, luego ampliado hasta abril de 2021. Los aportes del Estado son definidos como instalaciones de tierra, embarcaciones y subsidios.

Transcurridos casi 30 años de los tratados -del MERCOSUR y de hidrovía-, la consolidación y expansión de la red troncal Paraná-Paraguay, 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, en Argentina se mueven 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, ya que los buques más grandes presentan un mayor calado, se hace inevitable un incremento de los costos de mantenimiento de los canales de acceso, lo que complejiza el transporte provocando demoras costosas.

Fortalecer la hidrovía argentina con las provincias

Hoy 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 período actual en busca del **plan maestro del sistema de navegación troncal 2020-2040**.

El 29 de agosto de 2020 el gobierno argentino crea el Consejo Federal Hidrovía, con la Presidencia del Ministerio de Transporte y 6 provincias rivereñas, y simultáneamente la Sociedad Administradora Sector Argentino Hidrovía, con la participación de los Ministerios de Transporte, Interior y Desarrollo Productivo.

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 del sistema fluvial con los del sistema marítimo nos permitiría el crecimiento de cargas, optimizando las infraestructuras portuarias públicas y privadas con la participación de las provincias rivereñas.

Es indudable que es necesario el control de las exportaciones e importaciones, ya sea por sus volúmenes como por los precios, lo que exige una mayor fortaleza en la gestión de la sociedad administradora sector argentino hidrovía, ya que por estos canales portuarios es común la evasión impositiva.

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 interconexión provincial e integración fronteriza.

Consideraciones sobre los objetivos de las políticas de integración, poblamiento, trabajo y desarrollo económico

Está demostrado por la historia del progreso de la hidrovía que, facilitada la comunicación física, se genera un resultado ineludible en la producción, en especial agropecuaria, del área circundante por la demanda creciente de productos agrícolas de China.

El MERCOSUR, otra columna de integración, por su parte, como objetivo fundacional habla del “desarrollo económico y justicia social”, no quedándose solo en el aumento de las exportaciones, por los que si queremos cumplir con los postulados de origen, este es el camino que debemos fortalecer con los países hermanos.

En 1996 China consumía 15 millones de toneladas de soja por año. En 2021 produce las mismas toneladas pero consume alrededor de 115 millones. Según diversas fuentes, en 2030 China posiblemente necesite 140 millones de toneladas que conseguirá, en alto volumen, de la Cuenca del Plata, es decir del MERCOSUR.

Esta es una noticia que entra en conflicto con nuestro desarrollo ambiental y los precios internos de los alimentos para el mercado interno argentino.

Hay que pensar que la producción y la comercialización nacen no solo desde los grandes intereses empresarios que siguen a las transnacionales. Otra alternativa a considerar también es que los pequeños o medianos empresarios ineludiblemente deben transformar o industrializar la producción primaria y paralelamente promoviendo el desarrollo local.

Esto en planificación económica se denomina desarrollo local o desarrollo territorial.

El modelo general en la Argentina actual es el traslado de los productos (no importan las distancias y los costos) según los intereses de aquellos que los producen y quienes los compran, no necesariamente resaltando la creación de trabajo con el consecuente poblamiento y desarrollo.

Una alternativa que el gobierno argentino debería diseñar es un modelo que considere la creación de mercados de concentración de productos alimenticios en el interior del país buscando el desarrollo local como una alternativa necesaria para bajar los costos de distribución en muchas poblaciones urbanas actuales y futuras.

Argentina es un país definitivamente despoblado. Tenemos 40 millones de habitantes y podemos posiblemente albergar 400 millones.

Hay grandes espacios despoblados pero que son productivos, donde es necesario generar las condiciones para el trabajo y la

localización de nuevas poblaciones transformando la producción agropecuaria.

Si el Estado Nacional no planifica según los intereses de las mayorías posiblemente el desarrollo del país lo manejen los intereses transnacionales y volvamos -en la post pandemia- a caer en el círculo de los eternos claros oscuros que nos llevarán ineludiblemente a decisiones económicas y políticas de dependencia externa.

Bibliografía consultada

-“Los ríos de la integración sudamericana”, Constantino y Paul Giorgescu. Universidad Simón Bolívar. República de Venezuela. Instituto de Altos Estudios de América Latina 1992.

-“La protección ambiental en el marco de la hidrovía”, 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, Incasur 1994.

-“Geografía y políticas territoriales: la ordenación del espacio”, Doctor en Geografía Juan A. Roccatagliata 1994.

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