

**PROGRAMA  
DE FORTALECIMIENTO  
Y PROMOCION DE LAS PYMES  
MISIONERAS EN EL AREA  
DEL MERCOSUR  
IIIª Fase**

**CONVENIO CFI - GOBIERNO DE MISIONES**

**INFORME  
FINAL**

**MAYO-JUNIO 1998**

RESPONSABLE:

**CARLOS BOERO**

REPRESENTANTE OFICIAL DE LA PROVINCIA DE  
MISIONES EN EL ESTADO DE PARANÁ

# **INDICE**

- 1. EL SISTEMA MULTIMODAL DE CARGAS Y LOS INCONVENIENTES PARA ESTRUCTURAR UN CORREDOR BIOCEÁNICO DE TRANSPORTE**
- 2. ANÁLISIS DE VIABILIDAD DEL SISTEMA HIDROVIARIO PARANÁ - PARAGUAY SUPERIOR Y DE SU IMPACTO EN OTRAS ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE DE CARGAS**

# 1. EL SISTEMA MULTIMODAL DE CARGAS Y LOS INCONVENIENTES PARA ESTRUCTURAR UN CORREDOR BIOCEÁNICO DE TRANSPORTE

## INTRODUCCIÓN

Como adelantáramos en nuestros informes anteriores de esta Fase III del Programa, el **SISTEMA MULTIMODAL DE CARGAS** ha pasado a ser para el Brasil una necesidad estratégica para lograr al mejor evacuación (*escoamento*) de su producción hacia los puertos marítimos, entendiendo la exportación como la actividad esencial en esta nueva etapa de la historia económica del mundo.

Como informáramos también recientemente, hace muy poco tiempo (enero del 98) el Estado de São Paulo alcanzó la ansiada conquista de ampliar la extensión navegable de la Hidrovía Tietê-Paraná hasta los 2400 kilómetros, con la inauguración de la esclusa de Jupia, que permite la navegación entre Piracicaba (SP) y Foz do Iguaçu (Paraná). Con la construcción de esta hidrovía, dicho Estado pasó a tener mayor capacidad para evacuar su producción. Este logro, a pesar de incorporar gran parte del litoral de Paraná, despertó las críticas de muchos sectores de este Estado, al señalar que los paranaenses tienen un potencial hidroviario muy rico y muy mal explotado.

En 1995 había sido presentado en la Cámara estadual de Diputados un proyecto de ley que preveía la obligatoriedad de realizar estudios y proyectos de navegación fluvial, con instalación de esclusas y otros dispositivos en el represamiento de ríos navegables o con posibilidades de navegación. Según esta propuesta, y tendiendo a una política de recursos hídricos, el Estado de Paraná, la Unión y los municipios debían articularse para viabilizar la implementación de instalaciones hidroeléctricas y el aprovechamiento de la navegabilidad de los cursos de agua.

Sin embargo, Paraná continúa invirtiendo cada vez más en represas para el aprovechamiento de energía eléctrica sin considerar -en la mayoría de los casos- la cuestión de la navegabilidad.

Una esclusa o una obra de transposición de desniveles representa entre un 5 y un 15% del valor de cualquier emprendimiento hidroeléctrico, y con base en esas cifras es que muchos sectores solicitan un sistema de gestión integrada, que abarque el múltiple aprovechamiento de las aguas paranaenses.

El recuerdo de Itaipú, un emprendimiento federal que cortó por la mitad la hidrovía Tietê-Paraná y que hoy requiere mucho capital para cubrir el déficit de una esclusa que no fue construida en su momento y que hoy cuesta más cara, hace que los paranaenses planteen tomar en cuenta toda la obtención de beneficios que trae una represa. No sólo la generación de electricidad, sino además el transporte hidroviario, el control de las inundaciones, la irrigación, la piscicultura y el turismo. Factores que sin duda pueden promover el desarrollo regional.

En diferentes países ya fue comprobado que se obtiene un gran crecimiento industrial y agrícola en las áreas donde fueron implementados sistemas de navegación fluvial. En Brasil, a pesar de poseer un potencial de vías navegables estimado en aproximadamente 40 mil kilómetros, el sector de navegación fluvial es responsable por sólo el 1% del movimiento total de cargas del país.

Pero esta realidad está cambiando, y el gran ejemplo de esta iniciativa es el Estado de São Paulo, que según la ADTP (Agencia para el Desarrollo Tietê-Paraná) deberá generar en los próximos cinco años un potencial de negocios por valor de 122 millones de dólares, en varios sectores.

Los estudios demuestran que en Brasil el transporte fluvial es casi cuatro veces más económico que el ferroviario, y diez veces más conveniente que el automotor. Además, posee bajo costo de conservación y contribuye a la reducción de accidentes en las rutas, de los costos de seguros y de los gastos en mantenimiento de carreteras.

El bajo dispendio de las operaciones de transporte vía São Paulo, utilizando la Exclusa de Jupuí, llevará a que esta ruta absorba gran parte de los negocios de exportación e importación, que en vez de utilizar el Puerto de Paranaguá para llegar a destino optarán por evacuar a través de Santos. Además de esto, los beneficios serán incontables cuando ocurra la instalación de industrias en el transcurso de esta hidrovía, como por ejemplo el aumento de la recaudación impositiva de los municipios a lo largo de la vía fluvial.

Quienes apoyan estas medidas en Paraná, resaltan que este tipo de obras minimiza el impacto negativo al medio ambiente provocado por el represamiento de un río, ya que no impiden el traslado de la fauna acuática. De alguna manera, lo que está sucediendo con Yacyretá, donde la falta de funcionamiento de la esclusa construída, debido al escaso tránsito fluvial, hace que el único punto de transposición sea el elevador de peces, diseñado sólo para especies que remontan la corriente.

## **MARCO DE ANALISIS ECONOMICO DESDE EL PUNTO DE VISTA REGIONAL**

Es bueno rescatar la experiencia legislativa y de los sectores involucrados en este tema del Estado de Paraná, ya que promueven el aprendizaje intensivo de las mejores formas de utilización en beneficio propio de los recursos naturales, principalmente en el marco de una cuestión tan importante como la integración que promueve el Mercosur.

Toda integración económica entre varios países o regiones debe buscar el medio de transporte más eficiente. A este respecto, varias son las opciones que existen en el MERCOSUR, pero no por esto hay que entender que un determinado medio de transporte excluye a otros: la ferrovía y la hidrovía son factores interactuantes de la multimodalidad, junto con otros como el transporte automotor y el aéreo de cargas.

La construcción de una línea ferroviaria permanente entre el puerto de San Francisco do Sul y Antofagasta -como se planteara oportunamente en informes de esta Representación, en conjunto con la de Santa Catarina- se presenta así como una excelente oportunidad para un proyecto de interconexión multimodal, contando con una adecuada colaboración de agencias internacionales y llevando a cabo las negociaciones bilaterales pertinentes.

Este proyecto multinacional surge de la necesidad de unir dos líneas de vías navegables, la del Paraná-Tieté y la del río Paraguay, con toda una red de otros tipos de transporte, por ser el tramo que bajo el más simple cotejo cartográfico y económico presenta una diferencia a favor en la distancia de más de 700 km en comparación con cualquier otra solución propuesta, siendo además el de más bajo costo en flete.

El mayor obstáculo para la integración hidrovial es la represa de Itaipú, donde no se construyeron esclusas que permitieran la navegación. Actualmente se está evaluando un proyecto de construir un sistema de interpuertos de carga y descarga (transbordo) que debe superar un salto de 115 metros. El costo se estima en tre 300 y 550 millones de dólares, y su factibilidad técnica está justificada en parte por el alto costo de encarar otro tipo de infraestructura, ya que ésta es lamás barata -y por eso más viable- mediante la utilización de estos puertos de transferencia de carga mediante camiones, que sin embargo encarecerán el flete al necesitar mayor manipuleo. Las otras modalidades propuestas fueron la construcción de un elevador de cargas, o el trazado de un canal paralelo que mediante esclusas permita el descenso de barcos a través de territorio paraguayo, o la construcción directamente de una esclusa aledaña a la represa, ciertamente una propuesta muy onerosa.

Una vez superada la traba de Itaipú, la hidrovía Tieté-Parana y la Paraná-Paraguay estarán en condiciones de conectarse directamente, pews ya se han logrado resolver otros inconvenientes. El río Tieté nace muy cerca de San Pablo y desemboca en el Paraná superior. Hacia el norte tenía un obstáculo que era la represa de Hilha Solteira (que no tenía esclusas de navegación). Por eso se ha construido un canal, el Pereira-Barreto, que permite acceder a San Simão (en el Estado de Goiás). En este tramo el transporte fluvial se ha incrementado fuertemente en estos últimos años, estimándose que llegará a 9 millones de toneladas en el corriente año. Las mercaderías más transportadas son arena, calcáreo, soja y derivados, ganado y productos industriales.

Aguas abajo en el río Paraná, teníamos otro obstáculo que precisaba vías de solución, que es la represa de Jupíá. En este año de 1998 se inauguró la esclusa que permitirá el transporte hasta Foz do Iguazú.

Además, hay algunos obstáculos que disminuyen la profundidad bajándola a 6 pies en la parte norte del lago de Itaipü, pero su solución no es costosa y ya se está instrumentando a través del dragado de un canal.

El Paraná y sus afluentes Tieté, Parana Panema y Río Grande en el Brasil, con una extensión de 3800 kilómetros desde el puerto de Santa Fe hacia el norte, constituye una vía barcacera (convoy de chatas con remolcador) por excelencia. Este servicio de transporte, hoy poco aprovechado, atendería un área en la que viven setenta

millones de personas y que concentra el 80 por ciento de la actividad industrial y comercial del MERCOSUR .

Con la conexión entre las hidrovías, el ahorro en los fletes entre Buenos Aires y San Pablo podría alcanzar inicialmente los U\$S 400 millones anuales. Actualmente el 70% del movimiento se hace en camiones, y por fletes se pagan U\$S 1200 millones por año.

En un futuro no muy lejano buena parte del transporte de carga entre Buenos Aires y San Pablo podrá realizarse por los ríos. Dentro de esta macroregión, donde se contará con más de 3800 kilómetros de vías navegables que favorecerán el intercambio comercial entre los países del MERCOSUR, con Chile recientemente integrado y con Bolivia, debe comenzar a pensarse entonces en un sistema multimodal de transporte, relacionando barcos, trenes y camiones dentro de un esquema que favorezca un menor costo de transporte para la producción exportable o de intercambio.

En este marco, cabe señalar que el Gobierno argentino llamará en breve a licitación por las tareas de acondicionamiento del Río Paraná -desde Santa Fe hasta Puerto Iguazú- y del Río Paraguay -desde Confluencia hasta las proximidades de Puerto Pilcomayo-, tomando como base de esta iniciativa un trabajo realizado por investigadores de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas de la Universidad del Litoral, que contó con el apoyo de la Bolsa de Comercio de Rosario, de las empresas de transporte y del Gobierno santafesino.

El estudio recomienda realizar mejoras en los 20 pasos críticos del río, en los cuales hay serias dificultades para navegar, y complementariamente renovar todo el sistema de señales para que las barcazas puedan brindar servicio de carga durante las 24 horas.

El trabajo de los investigadores de la Universidad del Litoral se realizó entre diciembre de 1994 y marzo de 1995. Estos profesionales tenían un amplio conocimiento previo del río Paraná, e inclusive habían trabajado en los años 60 y 80 con los técnicos rusos que estudiaron el proyecto de represar Paraná Medio .

Los especialistas explican que la navegación fluvial en nuestra región es azarosa, ya que depende del comportamiento irregular de los niveles del agua. Sin embargo, en el río Paraná están dadas las condiciones para superar ese inconveniente. Para que el Paraná sea navegable sólo se deben limpiar los pasos críticos y renovar el balizamiento para que las barcazas puedan recorrer el trayecto sin

inconvenientes las 24 horas, aguas arriba de la ciudad de Santa Fe, hasta Puerto Iguazú o Asunción.

El costo para el acondicionamiento del río alcanzaría los 28 millones de dólares, en tanto que su mantenimiento anual para el tramo citado rondaría en los 15 millones.

Con los trabajos de acondicionamiento se asegurará la navegación en 10 pies de calado (3,05 mts) durante las 24 horas para un módulo de carga de 16 barcazas, que podrían transportar hasta 24.000 toneladas.

Si en el Paraná las condiciones de navegación fuesen óptimas, habría también una excelente salida al Océano Atlántico cuando se alcance el calado de 32 pies en el Canal Emilio Mitre (que va desde el Puerto de Santa Fe hasta la desembocadura del río de La Plata). En ese entonces, los buques de ultramar medianos podrán zarpar con sus bodegas llenas sin tener que completar carga en aguas profundas, lo que actualmente encarece los costos de los exportadores.

Las inversiones destinadas a este proyecto son ínfimas, si consideramos que el MERCOSUR cuenta con un sistema hidroviario de una extensión y una potencialidad notables; que no tiene competidores ni en términos de costo de transporte ni de impacto ambiental y que además aseguraría la vinculación entre los países del MERCOSUR y Bolivia. Pero por sí solo, se transforma en una conexión longitudinal al Continente, precisando relacionarse a un corredor transversal para transformarse así en una poderosa herramienta multimodal de transporte, que no sólo integre de Norte a Sur las nuevas regiones en proceso de emblocamiento, sino que además les permita conectarse a los dos océanos, de forma competitiva en cuanto a fletes, para insertarse en la economía mundial.

## **ALGUNOS INCONVENIENTES PARA EL CORREDOR BIOCEÁNICO**

El gobierno de Fernando Enrique Cardoso produjo documentos suficientes como para evitar que lo acusen de no tener proyectos, programas y planes. Todavía durante el desarrollo de la campaña electoral, fue escrito y divulgado un plan llamado "Manos a la obra", un especie de primer bosquejo. Durante 1996, además de la



propuesta presupuestaria para ese año, se presentó al país una voluminosa carpeta donde se exponía el denominado Plan Plurianual.

Después, un nuevo documento esclarecería a la opinión pública acerca de las obras e inversiones definidos como prioritarios hasta el último año del actual mandato, o sea éste. Esas prioridades fueron incluidas en el plan de metas denominado “Brasil en acción”, expuesto por el presidente de la República en agosto del mencionado año. Otro texto, preparado por la Secretaría de Asuntos Estratégicos (SAE), hasta ahora inédito pero al cual tuvimos acceso, manifestó una opinión sorprendente al indicar que no debe ser considerado prioritariamente por el Gobierno, en particular para el sector de transportes, un corredor bioceánico. Aunque este documento es de 1996, no fue publicado en su momento, y sus incidencias negativas siguen operándose hoy por abarcar el período total de gobierno de Cardoso. Es por eso que recién lo analizamos ahora, para que nos ayude a entender el por qué de algunas demoras que observamos en cuanto a infraestructura de integración, y además porque nos sirve de base para explicar cuál es la situación actual -muy distinta por cierto- de este tipo de emprendimiento (los corredores bioceánicos).

Con argumentos reunidos por una comisión ministerial, la SAE amenazaba los esfuerzos de empresarios y gobernantes del Norte, del Centro Oeste y del Sur del Brasil, además de empresarios y gobernantes de los países vecinos, al concluir que la implantación de corredores de transporte Atlántico-Pacífico eran inviables a corto y mediano plazo.

Los dos documentos, “Brasil en acción” y el de la Secretaría de Asuntos Estratégicos, comprometían así los objetivos trazados en el Plan Plurianual, mostrando un Gobierno más apegado a la realidad presupuestaria. En tanto que el citado Plurianual incluía 1500 proyectos y programas, el “Brasil en acción” incluyó sólo 42. Además, si por su parte el Plan Plurianual creaba la expectativa de que el actual gobierno implantaría los corredores bioceánicos, La SAE avisó que no había dinero ni razones suficientes para llevar adelante este proyecto. En este Informe -en tanto poseen una relación directa con el tema hidrovías, dentro de una concepción multimodal como la que pretendemos suastentar- presentamos las conclusiones (no editadas) de la Secretaría de Asuntos Estratégicos sobre la interconexión Atlántico-Pacífico, y al mismo tiempo sobre el detalle de los proyectos prioritarios para el gobierno federal brasileño, dentro del sector transporte, durante estos dos últimos años. Finalmente, veremos cómo esa previsión de proyectos debió enfrentar después una realidad que -casi nunca- pasa exclusivamente por los presupuestos económicos.

Numerosos empresarios y gobernantes brasileños y de países vecinos, sobre todo de Perú y Bolivia, venían hablando hace tiempo de la hipótesis y en la conveniencia de implantar corredores bioceánicos que permitieran al Brasil llegar a los puertos del Pacífico, y de ahí al mercado asiático, garantizando a la vez el acceso de otros países latinoamericanos a los puertos del Atlántico. Algunos empresarios estaban inclusive realizando inversiones, en la convicción de que los corredores serían implantados.

Frente a esa movilización, que comenzó con mayor fuerza en los estados del Norte y del Centro Oeste brasileños (mucho más que en nuestro vecino Sur, donde sólo recientemente comenzó a hablarse con más fuerza de los corredores), el gobierno federal formó en diciembre de 1995 una comisión interministerial. Bajo la coordinación de la Secretaría de Asuntos Estratégicos (SAE), la comisión debería "sistematizar informaciones sobre los corredores bioceánicos de transporte", y presentar su veredicto. Las conclusiones del trabajo interministerial, en junio del 96, fueron una especie de sentencia condenatoria hacia los corredores. Si la posición de la SAE hubiese sido oficialmente adoptada, la implementación de estas vías hubiera quedado fuera de las pautas de prioridades del gobierno.

El trabajo final de la SAE, sentenciaba taxativamente que "a corto y mediano plazo resulta evidente la inviabilidad de la opción de exportación de granos brasileños a través de puertos del Pacífico". De acuerdo con el documento, de 126 páginas, el gobierno brasileño no tenía dinero para invertir en las obras indispensables para poner en funcionamiento corredores Atlántico-Pacífico, y enfrentaba dificultades para obtener financiamiento externo que le permitieran afrontar el proyecto. Además de eso, según la SAE, los presupuestos de los gobiernos vecinos tampoco podían soportar las cargas financieras de esa propuesta. Por último, afirmaba que los rumbos de la economía mundial resultaba inciertos, lo que generaba una inmensa área de riesgo donde resultaba imposible pensar en hacer los corredores.

Después de efectuar un amplio análisis de las ligazones entre el Brasil y los países vecinos, el informe de la SAE afirmaba que "los granos destinados al Pacífico Norte y a Oriente deben continuar siendo embarcados en puertos del Atlántico". La adopción de esta postura tuvo como base un estudio anterior, realizado por la Empresa Brasileña de Planeamiento de Transporte (GEIPOT), donde se demostraba que "los costos portuarios y de transporte marítimo tienen una importancia mucho menor que los terrestres en la composición final del precio de los productos". Y agregaba, categóricamente, que "no se

debe considerar válida la hipótesis de transponer la Cordillera de los Andes por por rutas automotores para la exportación de granos brasileños hacia el extremo oriente”.

El gobierno brasileño reconoce, en el documento elaborado por la SAE, que las demandas sobre ligazones de transporte con salida al Pacífico son el reflejo de un proceso de interiorización de la economía brasileña con rumbo hacia el Oeste. También reconoce que será necesario realizar un mínimo de inversiones en el Norte y en el Centro Oeste del país, entre otras razones porque juzga indispensable combatir a los narcotraficantes y otros grupos, que actúan al margen del control estatal, aprovechándose de los vacíos de población en las dos regiones mencionadas.

Sin embargo, el informe recomienda que antes de que el Brasil viabilice salidas hacia el Pacífico, transformando al Norte y al Centro Oeste en proveedores privilegiados del mercado asiático, debería ser cumplida una etapa previa: la de ampliar el comercio en el ámbito subregional.

En otras palabras, para esta comisión interministerial resulta mejor crear condiciones para establecer o profundizar el intercambio comercial con el norte de la Argentina, con Perú y especialmente con Bolivia y Paraguay, antes que buscar ahora un mercado asiático a través del Océano Pacífico.

Como consencuencia de esa posición, las inversiones en infraestructura de transportes -incluida la formación de corredores- deberían ser dirigidas hacia este objetivo. La SAE afirma que con “éste tipo de corredores se realizaría la interligazón física, se dinamizarían las economías integradas, llevando a un aumento del flujo del comercio y superando el aislamiento de estas regiones”.

La propia liberalización y globalización de la economía, argumentaba la SAE, indican que el Brasil precisa ampliar sus ligazones físicas con Bolivia y Perú, el Paraguay y Chile, para otorgar mayor competitividad a América del Sur en la economía mundial. Osea que, de acuerdo con el documento elaborado por la SAE, “el concepto de corredores bioceánicos debe dar lugar al concepto de corredores de desarrollo y de integración con los países vecinos”, activando el incipiente comercio fronterizo.

El crecimiento del comercio regional provocó un aumento de las exportaciones brasileñas hacia el resto de América del Sur de un 8,62 % en 1990 hasta un espectacular 20,74 % del total de las

exportaciones brasileñas en marzo de 1996 (último dato que poseemos). Las importaciones también crecieron de un 16,44 % hasta un 18,22 %, pero este monto está asociado especialmente al Mercosur, donde el movimiento comercial se intensificó sin necesidad de nuevas inversiones de consideración en cuanto a infraestructura física. En el ámbito del Mercosur, las exportaciones saltaron de U\$S 1.320 millones en 1990 hasta 6.100 millones en el año 1996, y las importaciones de U\$S 2.300 millones a 6.800 millones.

Además de identificar posibilidades de expansión de los negocios en el ámbito del Mercosur, los especialistas del gobierno brasileño no están convencidos sobre el rumbo que tomará la evolución del comercio internacional de granos y la importancia que tendrán los países asiáticos, sobre todo China, como futuros mercados consumidores.

El informe de la SAE afirmaba que los precios agrícolas cambiarían de status debido al aumento del consumo en China, registrando que el *agrobusiness* responde hoy por el 35 % del PIB brasileño, pero recomienda cautela frente al mercado internacional. La comisión interministerial creía que “resulta engañoso proyectar hacia el futuro el cuadro actual de mayor escases de alimentos, cuando las existencias están reducidas a los niveles más bajos de la pos-guerra; los precios más altos estimularán la oferta y la recomposición gradual de las existencias”.

Sobre la China en particular, el documento dice que no existe unanimidad en cuanto al resurgimiento de dicho país como un nuevo y enorme mercado consumidor de granos. Para ejemplificar la inexistencia de unanimidad, la SAE se basaba en una previsión del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, y en otra -antagónica- del Worldwatch Institute. El departamento del gobierno norteamericano afirmaba que la China se mantendría autosuficiente en cuanto a alimentos durante las próximas décadas, mientras que el Worldwatch Institute preveía que en el año 2025 la producción doméstica china será insuficiente para alimentar a una población de estará en torno a los 1500 millones de habitantes.

Sin tomar partido sobre el tema, lo cual contribuye a la falta de precisiones que más adelante analizaremos, el informe de la SAE sobre los corredores bioceánicos se refiere además a una comparación de costos de transporte entre Brasil y el Extremo oriente, que también desaconsejaría la búsqueda de salidas hacia el Pacífico y recomendaría la continuidad de uso de puestos del Atlántico. Para esa comparación, los técnicos del gobierno adoptaron como punto de partida

el puerto de Yokohama, en Japón, y como puntos de salida todas las rutas actuales del Atlántico, o sea los puertos de Santos, Paranaguá y Río Grande, junto con las rutas alternativas que salen de los puertos peruanos de Matarani/Callao/Arica y de los chilenos Iquique/Antofagasta/Valparaíso. Prácticamente en todas las simulaciones, los costos por las rutas actuales fueron menores, indicando que “a corto y mediano plazo los costos totales de transporte Brasil-Extremo Oriente continuarán siendo menores si se utilizan los puertos brasileños”.

La evaluación, sin embargo, admite que este cuadro podría ser alterado si se diera el caso, en el futuro, de un cambio de las pautas de exportación hacia el Extremo Oriente. Actualmente, 82 % del tonelaje exportado es de minería de hierro, y el restante de productos originarios de las regiones Sur y Sudeste. La única excepción encontrada -la del transporte de containers por rutas carreteras con origen en Porto Velho (Rondonia) o Cuiabá (Mato Grosso)- sirvió para fortalecer en el informe la idea de vincular la salida al Pacífico al crecimiento de la producción y de las exportaciones de granos a partir del Centro Oeste.

En cuanto a los puertos, el informe producido por la SAE también tomó en cuenta informaciones obtenidas de autoridades diplomáticas y consultores de los países vecinos, que señalaron un problema adicional como inhibición de las inversiones en salidas hacia el Pacífico: la necesidad de modernizar los puertos de Ilo, Matarani y Callao en Perú, el de Arica en la frontera con Chile, y los de Antofagasta e Iquique en el norte de este último país. El informe dice que “la mayoría de los puertos situados en el Pacífico presenta capacidad ociosa, y por tanto, cuando se habla de grandes volúmenes de carga y navíos de media y alta capacidad, estos puertos son incapaces de atender tal demanda por no presentar características adecuadas”.

Para obtener financiamiento internacional que le permita modernizar sus puertos, Chile y Perú precisan justificar nuevas cargas, y para obtenerlas participan de los esfuerzos a la construcción de carreteras por las cuales puedan recibir la creciente producción del Centro Oeste brasileño, donde se busca alcanzar una meta de explotar 200 millones de hectáreas todavía disponibles para la agricultura.

La importancia de esta ligazón Centro Oeste-Chile es reconocida por el Ministerio de Obras Públicas chileno, que encomendó a una empresa privada de consultoría un estudio sobre la posibilidad de solucionar la inexistencia de una conexión vial directa entre las ciudades de Mato Grosso en Brasil con otras de Bolivia, así como el problema de los altos costos en Bolivia del transporte de cargas por carretera, que limitan las posibilidades de comercio a los puertos del Norte de Chile.

Es que la falta de dinero para concretar los proyectos de corredor bioceánico no era un problema sólo del Brasil, sino también de sus vecinos. La falta de recurso de los gobiernos, para este tipo de propuesta, es amplia y global (según observaba el informe de la SAE), y aseguraba que tal factor se agravaba si se tomaba en cuenta la inexistencia en esos países de grandes demandas reprimidas que pudieran ejercer presión sobre el sistema instalado, justificando así en los organismos internacionales de financiación la ampliación de la infraestructura, que necesita de fuertes inversiones. En ese momento nadie esperaba en la SAE que el hecho de que el gobierno diera prioridad a las ligazones con los países vecinos, resultara en el corto plazo una ampliación de obras en las fronteras, y dejaban claro en su informe que aún el deseo y la necesidad de una mayor integración regional enfrentarían dificultades financieras, y concluía afirmando que “el proceso de integración física debe ser gradual, por la ausencia de recursos”.

El mayor socio comercial del Brasil en América del Sur, nuestro país, ya había traspasado en esa fecha a la iniciativa privada 21000 de sus 34000 kilómetros de rutas nacionales, y estaba entregando 5600 más el año del este informe (1996), como una forma de emprender obras que el gobierno no podía enfrentar por falta de dinero. Las inversiones en nuevas rutas y en el mantenimiento de las actuales resultaban fundamentales, tomando en cuenta que el 52 % de las exportaciones de la Argentina hacia el Brasil, en los años 94 y 95, fueron realizadas por vía terrestre, y lo mismo sucedió con el 63 % de las exportaciones desde el Brasil hacia la Argentina.

Para la SAE, de la mejoría vial en el interior de nuestro país, junto con con esfuerzos de naturaleza diplomática, dependía el acceso de los productos brasileños a Chile. Pero los chilenos trabajaban más sobre una tesis de corredor bioceánico entendido con puesto de frontera con una ruta y un puerto, sin emplear una concepción como la de nuestro país, más amplia, que preveía interconexiones de desarrollo integrado, viabilizando la total libertad de circulación de bienes entre las diversas provincias argentinas.

El informe de la SAE hacía notar también las dificultades planteadas por la extensión y altura de la Cordilera de los Andes en Bolivia, que imponen un altísimo costo en inversiones de rutas carreteras. Con apenas 1500 kilómetros de rutas asfaltadas, de los 43000 kilómetros existentes, los bolivianos planteaban la construcción de una carretera de 652 kilómetros, uniendo San Ramón y Cáceres, en Mato Grosso, para salir del aislamiento y alcanzar el Atlántico a través del

Brasil, proponiendo que además que se terminase la ruta que liga Porto Velho, en Rondonia, con La Paz. esta ruta se extendería por 1000 kms, pero sólo 250 están listos y Bolivia todavía no encontró quién esté dispuesto a financiar el resto.

Faltaba dinero también para unir las redes ferroviarias del occidente brasileño (con acceso a los puertos chilenos y peruanos del Pacífico ya mencionados), así como del sector oriental a través del Sur del país, con la Argentina. Según la SAE, las interconexiones de las redes ferroviarias boliviana, chilena y brasileña están presupuestadas en 600 millones de dólares, y además eran necesarias en Chile muchas inversiones para que sus puertos pudieran evacuar la producción brasileña con destino a Oriente. Pero también afirmaba que los 11000 kilómetros de rutas asfaltadas no soportarían grandes flujos, y que la red ferroviaria de más de 11000 kilómetros no estaba preparada para un volumen de carga superior al ya transportado por las líneas La Paz-Arica (300 mil toneladas anuales), la de Socoma-Antofagasta (100 mil toneladas en 1995) y la de Ollagüe-Antofagasta (1,5 millones de toneladas en 1995).

Además de eso, planteaba que la ferrovía trasandina entre Mendoza y Valparaíso no operaba desde 1984, debido a interrupciones causadas por nevadas y aluviones. La SAE afirmaba, a continuación, que las necesidades de inversión para ampliar la capacidad de estas ferrovías no estaba cuantificadas con precisión, pero que apenas el mejoramiento de las terminales portuarias chilenas tenían un costo estimado de U\$S 300 millones.

Después planteaba que “el más promisorio de los caminos” (el que saldría hacia Perú), que podría evacuar con ventajas económicas la producción agrícola y mineral de Mato Grosso y de Rondonia, también precisaba de recursos que no estaba disponibles para transformar esa idea en realidad. Los estudios definitivos, la restauración y la reconstrucción de 1200 kilómetros de carretera entre Assi Brasil en Acre y el Puerto peruano de Matarani, están presupuestados en U\$S 438 millones. Esta ruta también tenía como alternativa la utilización del puerto de Ilo, más al sur, y el gobierno peruano esperaba tener concluidas para estas fechas las obras necesarias para unir esos puertos a la ciudad de Desaguadero, en Bolivia, pero la ligazón con puerto Maldonado e Iñapari, en la frontera con Brasil, no estarían terminadas en menos de cuatro años (el 2000 aproximadamente).

Desde 1960 los gobiernos brasileños y ecuatorianos estudian la construcción de la Vía Interoceánica uniendo Manaus con el Puerto de Esmeraldas, al norte de Quito. esta vía, considerada muy

importante para el desarrollo de la región amazónica y para la evacuación de productos industrializados de la Zona Franca de Manaos, tendría trechos terrestres (ferroviario de Quito a Esmeraldas y carretero de Quito a Puerto Putumayo) y fluvial (de Putumayo a Manaos). El puerto de Esmeraldas, por donde sale el petróleo ecuatoriano, puede recibir barcos de 20 mil toneladas, y para establecer la ligazón restan implementar 149 kilómetros de carretera en territorio ecuatoriano.

En 1995 ya había quedado acordado que esta obra - presupuestada en U\$S 54,7 millones, fuera licitada a un consorcio, pues sería financiada por Brasil. También era preciso invertir 10 millones de dólares en la modernización de puerto Putumayo.

Manos de dos meses después de concluído este informe reservado de la SAE sobre corredores bioceánicos, el gobierno anunció en agosto de 1996 el conjunto de obras que merecería prioridad en las inversiones hasta el final del mandato, a finales de este año de elecciones. Denominado "Brasil en acción", el plan incluía 42 proyectos, entre los cuales 15 preveían inversiones en infraestructura de transportes. De modo general (salvando la exclusión de las salidas hacia el Pacífico y de la construcción de la ferrovía Norte-Sur), estos proyectos confirmaban las directrices básicas del Plan Plurianual elaborado en 1995, en el sentido de racionalizar el sistema de transportes, promoviendo la integración de las diversas regiones del país y reduciendo el costode los servicios.

Las lista de las prioridades oficiales era extensa, y no vale la pena extender en este informe sobre estos temas. baste decir que se incluía la finalización de las hidrovías de los ríos Madeira, Sao Francisco, Araguaia/Tocantins y del Tietê/Paraná, donde se precisaban tres esclusas para que éste último tramo uniera Sao Paulo con Itaipú. Todas ellas están a punto de ser finalizadas, pero en ningún caso se incluyó la necesidad de continuar río abajo, superando la represa. O sea que el plan de hidrovías podía ser considerado estrcitamente como de orden interno. En cuanto a ferrovías, tampoco de las propuestas de trabajo incluían las que unen o deberían unir Brasil con Argentina.

## **UNA DECISIÓN POLÍTICA Y SUS REPERCUSIONES**

El gobierno decidió seguir así las recomendaciones de la mencionada comisión interministerial que analizó y desaconsejó la



implantación de corredores de transporte bioceánicos. Las conclusiones de esa comisión, reunidas por la Secretaría de Asuntos Estratégicos como dijéramos, al declararlos como inviables metió todos los corredores en un mismo paquete y determinó la posición final del gobierno de Cardoso.

El ministro de Transportes en esa época, el año 1996, Alcides Saldanha, afirmó que “lo que había era un optimismo discursivo y el sueño de algunos, pero la realidad técnica demuestra que no se puede pensar en estos caminos ahora”. El funcionario no esclareció dónde había notado ese “optimismo discursivo”, aunque era posible que al ser integrante de este gobierno desde su inicio, haya leído documentos u oído declaraciones oficiales hablando sobre esta posibilidad. Ciertamente, la implementación de los corredores bioceánicos está destacada como prioritaria en una declaración conjunta de los presidentes de Brasil (Fernando Henrique Cardoso) y de Chile (Eduardo Frei) ya en 1995. Una implementación que fue resaltada también en el mencionado Plan Plurianual que elaboró el gobierno en 1994, y que el Congreso al año siguiente, E, inclusive, fue un tema insistentemente destacado como prioritario por el antecesor y ex jefe de Saldanha en el Ministerio, Odacir Klein.

Es decir que el gobierno cambió su discurso en 1996, cuando Saldanha salió a decir que entendían que “no hay necesidad de puertos bioceánicos para conseguir la integración regional”. Los empresarios y gobernantes, especialmente de los estados del Norte y Centro Oeste brasileño, que habían confiado en el discurso anterior y llegaron a realizar inversiones en favor de la salida hacia el Pacífico, se encontraron chasqueados frente a la decisión tomada por el gobierno a partir del informe de la SAE. La Federación de Industrias de Rondonia planteó que “sólo podemos ver como un equívoco esta decisión ministerial, ya que se nos informa que los técnicos analizaron el problema en tanto salida del Brasil hacia el Asia, con traslado de cargas de puertos brasileños hacia los chilenos. Pero los corredores del Pacífico, sin embargo, deben ser vistos como fundamentales para integrar el Norte y el Centro Oeste con Bolivia, Chile y Perú”.

Asimismo, el gobierno de Mato Grosso do Sul calificó esta limitación como “un balde de agua fría para el proyecto de integración”. Una propuesta que había establecido este estado brasileño con autoridades de los tres países vecinos, junto con gobernadores de las regiones mencionadas, en torno a la integración regional. Esta ponencia había sido incluida también en el Consejo de Desarrollo del Extremo Sur (Codesul), socio natural del Crecene/Litoral, organismos que se reúnen periódicamente para analizar los mecanismos que

permitan aumentar el comercio regional y dotar a la región de infraestructura adecuada.

El problema central para la evolución de estas conversaciones fue que, al retirar de las pautas de prioridad los corredores bioceánicos de transporte, el gobierno federal brasileño terminaba produciendo dificultades mayores para que los países vecinos obtuvieran financiamiento internacional para sus obras de infraestructura. En definitiva, planteaban, sin cargas brasileñas no había necesidad de invertir en mejoras para los puertos peruanos y chilenos, conforme lo expresado por el propio informe de la SAE al argumentar que los corredores de transporte interesaban más a los países vecinos que al Brasil.

Bolivia, por ejemplo, procuraba recursos para pavimentar la carretera que une Santa Cruz de la Sierra con Corumbá, en su frontera con el estado brasileño de Mato Grosso. En el límite con Rondonia, los bolivianos también precisaban de financiamiento para asfaltar sus rutas de ligazón con el Brasil, en Guajará Mirim. La embajada de Bolivia en Brasilia se lamentó entonces por la imposibilidad de alcanzar dichos objetivos, aunque expresó su comprensión sobre las dificultades de transportar hasta 50 millones de toneladas de granos a través de altitudes de 4600 metros, haciendo alusión a uno de los motivos planteados por el gobierno de Brasil para desistir de los corredores bioceánicos por las dificultades que plantean los Andes para el transporte automotor.

Chile, otro interesado en los corredores, daba por cierto (antes de la aparición de "Brasil en acción") que la búsqueda de salidas hacia el pacífico era una prioridad brasileña, especialmente para exportar granos hacia el mercado asiático. Una vez conocidas las prioridades de la administración Cardoso, Chile se resitió a creer que el gobierno brasileño haya retrocedido en función de otras prioridades (las detalladas en el informe interministerial coordinado por la SAE).

Una de las razones que todavía sustentan la expectativa chilena es su postura de que las medidas adoptadas se basan exclusivamente en planteos técnicos, que a pesar de ser realistas aparecían como muy pesimistas, al no tomar en cuenta el papel estratégico de los corredores bioceánicos de transporte a largo plazo. La embajada de Chile en Brasilia objetó otros aspectos, al negar que la infraestructura de Chile fuera deficiente, ignorando que ese país puso en práctica a partir de 1995 un plan de inversiones en ese ítem, que alcanzará los 750 millones de dólares en el año 2000, y que ya está siendo implementado para la construcción y ampliación de carreteras,

puertos y aeropuertos. También señaló que Brasil eludió de la misma forma el hecho de que el gobierno chileno ya había hecho asfaltar la carretera que une el Puerto de Arica con La Paz, transponiendo la cordillera.

Además del carácter técnico de las decisiones adoptadas, junto con las omisiones señaladas, la embajada de Chile se apoyó en otra razón para insistir en la creencia de que el gobierno brasileño todavía no desistiría de invertir en los corredores de transporte Atlántico/Pacífico, ya que el Brasil es signatario de compromisos formales asumidos con Chile y Bolivia de abrir caminos ligando el Norte y el Centro Oeste brasileño con los puertos chilenos. Brasil y Chile inclusive formalizaron, junto con el gobierno boliviano, el compromiso de avalar los financiamientos externos necesarios para que aquellos países mejoraran su infraestructura. Asimismo, la embajada recordó que los países del Mercosur aceptaron la exigencia de promover, cuando se diera la entrada de Chile al mercado común, la integración del Norte y el Centro Oeste de Brasil con parte de la Argentina, Bolivia, Perú y el propio Chile, dentro de una región que concentra 50 millones de habitantes. Y que no hay forma de integrar esas regiones sin carreteras, aeropuertos y ferrocarriles.

En Perú, como en Chile, existían proyectos portuarios que sólo resultaba viables si podían contar con embarques de granos originados en Brasil. A pesar (o quizás por causa) de esos intereses, las autoridades peruanas evitaron siempre comentarios sobre la decisión brasileña de no invertir en los corredores.

## **AVANCES REALES POR SOBRE LAS PONENCIAS TÉCNICAS**

Las propuestas surgidas *a posteriori*, incluyendo la que oportunamente presentáramos en conjunto con la representación en Santa Catarina, no buscaron la oposición entre el transporte fluvial y el carretero o ferroviario, sino la integración de los mismos en un sistema intermodal. Una tendencia que se está aplicando cada vez con mayor eficiencia en Europa y que ya demostró su eficacia en los Estados Unidos.

Pero además, y lo más importante, estos proyectos viabilizaría una transversalidad de alto impacto al cruzar o tocar en varios puntos la red ferroviaria interconectada. Es decir, una malla multimodal longitudinal y latitudinal que determinaría grados de integración hasta

ahora impensados. Sumar barcos y trenes, sobre una trama de transporte corto y mediano atendida por camiones, constituye la base infraestructural para el despegue económico de la macroregión en cuyo centro habitamos los misioneros.

Las regiones del oeste en los tres estados brasileños limítrofes con Argentina y Paraguay, así como el NEA/NOA o Norte Grande Argentino, presentan índices de desarrollo inferiores comparados con las áreas colindantes en sus respectivos países. Estas regiones, sin embargo, presentan una alta disponibilidad de recursos naturales en cuanto a subsuelo, potencial energético y otros, capaces de impulsar un marcado desarrollo.

El crecimiento integrado de estas regiones, donde los países del Mercosur poseen fronteras comunes, resulta de vital importancia para acceder a una integración efectiva, y para tal fin deben ser aprovechadas las identidades culturales allí construídas a través del tiempo, a pesar de la barreras artificiales impuestas.

De esta manera, la construcción de una ligazón ferroviaria entre los dos océanos, que atravesase longitudinalmente dicha área compartida y toque en varios puntos la red hidrovial, poseerá una importancia capital para la integración, beneficiando a las regiones por donde pase. Además, la implantación de esta conexión en las áreas definidas resulta vital para atender las necesidades de energía e insumos que surgirán en el futuro dentro de las mismas, permitiendo un planeamiento integrado multinacional para la optimización en el aprovechamiento de los recursos disponibles.

En este marco, la programación de sistemas multimodales de transporte surge como un ítem de particular importancia. El costo financiero que implican no debe hacer olvidar que se trata de obras que -en el largo y hasta el mediano plazo- pueden significar un marcado crecimiento económico y un significativo desarrollo social en zonas hasta ahora marginales o semimarginales con respecto de las áreas de mayor concentración en nuestros respectivos países.

Así pareció entenderlo la iniciativa privada, desentendiéndose de todos los estudios técnicos realizado por la SAE y de las decisiones estratégicas del gobierno brasileño: a pesar de no formar parte de los 43 proyectos del Plan Brasil en Acción, probablemente la ferrovía que atravesará Misiones y el norte de Corrientes, para interrelacionar las trochas métricas del Ferrocarril Atlántico Sul con el ramal del Belgrano que va a Antofagasta, sea el

primer corredor bioceánico construido desde que comenzó el proceso del Mercosur.

Es que la realidad del mercado común va superando todas las previsiones, y lo que hace dos años resultaba oneroso e inviable hoy aparece como lógico y aceptable. Para muestra basta un botón: una de las razones principales esgrimidas por el *pool* de empresas para justificar su interés en el mencionado corredor ferroviario, es que su justificación financiera es externa a la región. Es decir, todo lo contrario de lo que planteó alguna vez la SAE: sólo con los flujos paulistas hacia el Pacífico, con precios de flete más baratos que en barco al tratarse la red de una unidad administrativa, ya se cubre la amortización de una obra que está pautada en el orden de los 1700 millones de dólares.

Sin embargo, no se debe perder de vista que esta propuesta sigue sin estar incluida entre las prioridades del gobierno brasileño, y que más allá del empuje que pueda otorgar la iniciativa privada a un proyecto de este tipo, la burocracia estatal brasileña continúa rigiéndose por este esquema de pensamiento, atrasado en cuanto a su visión estratégica macroeconómica, y “ombliguista” en cuanto a anteponer los intereses internos de desarrollo del Brasil por sobre planes que abarquen regiones geográficas más allá de las fronteras de ese país.

La necesidad de crecimiento de nuestra región compartida, junto al deseo de entidades financieras y técnicas de dar sustento a un corredor bioceánico a través del Norte argentino, deberían servir de base para comenzar a establecer políticas para superar los obstáculos y sobre todo la mentalidad administrativa que hemos descripto en páginas anteriores. Hacerlo así resulta de estricta necesidad, para evitar repetir circunstancias ya vividas, que demoraron y demoran la inauguración y puesta en marcha de muchos proyectos (caso de los puentes de Rosales-Paraíso y de Andresito-Capanema, por ejemplo), cuando nuestra provincia entendió que debía enfrentar una tarea esclarecedora de las autoridades brasileñas, renuentes a dar luz verde a cualquier tipo de propuesta que no esté incluida en los planes aprobados por el gobierno federal.

## **2. ANÁLISIS DE VIABILIDAD DEL SISTEMA HIDROVIARIO PARANÁ - PARAGUAY SUPERIOR Y DE SU IMPACTO EN OTRAS ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE DE CARGAS**

En los últimos meses, la Hidrovía Paraná - Paraguay fue un asunto interno del Brasil que llamó la atención inclusive fuera de sus propias fronteras. Apareció como tema de reportajes de diarios, revistas y emisoras de TV de Europa y de los Estados Unidos, abrió centenares de direcciones postales en la Internet y fue discutida en universidades y organizaciones no gubernamentales (ONGs) de todo el mundo.

Toda esta preocupación se basó en que la propuesta de hidrovía diseñada por el gobierno federal de este país, al rondar los 3442 kilómetros de extensión y funcionar durante las 24 horas del día, el año entero, deberá trazar -a través del mundialmente famoso Pantanal de Mato Grosso- largos y profundos canales para permitir el paso de barcazas cargadas de granos, minerales y otros productos. De acuerdo con el proyecto en estudio dentro del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que financiará la obra en beneficio de los cinco países de la Cuenca del Plata, habrán grandes modificaciones en el lecho del río Paraguay.

Las obras se prolongarán hasta el año 2006, y resultan drásticas porque será necesario duplicar y hasta triplicar en algunos trechos la profundidad del río, y permitir así que los barcos no encallen en época de sequía. Las curvas y los tramos más sinuosos serán también rectificadas, para asegurar un ancho mínimo de entre 90 y 100 metros en toda la extensión del río. Se estima que serán removidos cerca de 22 millones de metros cúbicos de sedimentos del río Paraguay, una carga que precisaría 4 millones de camiones para ser transportada.

Los estudios patrocinados por universidades brasileñas y extranjeras muestran que, si la hidrovía fuera construida a partir de este proyecto, interferiría directamente en el escurrimiento natural del río Paraguay, y que eso resultará sumamente grave. Inclusive, para quienes viven aguas abajo, en territorio paraguayo y argentino. Es interesante que los misioneros analicemos estas dificultades, ya que de frenar la concreción del canal barcacero del Alto Paraguay, las hidrovías de conexión al Tieté-Paraná y sus afluentes de dirección Oeste-Este pasarían a ser la alternativa de evacuación, dotando a nuestro ramal de hidrovía de un tráfico muy superior, y por tanto afectando en más el futuro desempeño de los puertos que se construyan en territorio de Misiones.

El Paraguay es el principal río del Pantanal, responsable de las inundaciones periódicas que hacen de la región la mayor planicie de esteros del planeta. El resultado de una propuesta de este tipo, sería la destrucción de los refugios donde viven hoy millares de especies de animales y plantas. Considerado uno de los mayores y más complejos ecosistemas del mundo, el Pantanal es un gigantesco embudo hidrográfico. La cantidad de agua que entra en él es tan grande, y el terreno tan plano, que los ríos no consiguen drenar toda el agua. Las sierras existentes al sur, a la altura de la ciudad de Puerto Murinho, funcionan como un tapón que contiene al Pantanal, explica el Instituto de Pesquisas Hidráulicas de la Universidad Federal de Rio Grande do Sul, al estudiar el balance hídrico de la región por pedido del Ministerio de Medio Ambiente, constatando que sólo el 40 % del agua que entra en el

Pantanal consigue salir por los ríos. El otro 60 % se evapora después de permanecer durante meses en cuencas y áreas inundadas, que funcionan como viveros naturales.

Dragar el lecho del río Paraguay significa ensanchar la boca del embudo, lo que aumentaría el escurrimiento y la velocidad del río, reduciendo a la vez la cantidad de agua estancada en el Pantanal. El resultado de esa ecuación será la disminución de las aguas, ya el afloramiento de rocas en el lecho del Paraguay funciona como un represamiento natural, según técnicos de la Universidad de San Diego, California, agregando que si esos controles geológicos fueran removidos, extensas áreas no estarán más sujetas a inundaciones.

También la Universidad de Michigan (EUA) realizó estudios hidrológicos demostrando que la disminución en apenas 10 centímetros en el nivel del río Paraguay reduciría en 20 mil kilómetros cuadrados la superficie estancada del Pantanal, equivalente al 9 % del total de área pantanosa. En una simulación todavía más drástica, en que la reducción del nivel del río llegase a los 50 centímetros, casi la mitad del Pantanal se secaría.

Es que el Pantanal es una cuenca hidrográfica diferente de todas las demás, ya que inclusive pequeñas modificaciones en el lecho del río podrían afectar grandes áreas inundadas. Los técnicos norteamericanos se lamentaron de que los estudios respecto de la hidrovía no tomen en cuenta estos aspectos, ya que -según ellos- en un santuario ecológico tan delicado e importante como el Pantanal, cualquier descuido equivale a un crimen ambiental de graves proporciones.

En el Pantanal impresiona la cantidad de especies que pueblan su foresta. Al contrario de la Amazonia, donde la selva es un mundo quieto, vaporoso y húmedo, en el Pantanal se observa una explosión de vida, y es imposible permanecer más de un minuto en silencio. Hay millones de pájaros, de diferente coloración y tamaño, muy similares a los que pueblan los esteros del Iberá. Otros viajan más de 20 mil kilómetros por año, saliendo del Canadá.

Pero lo que hace del Pantanal una región ecológica tan importante es la mezcla de savanas, bosques tropicales y grandes esteros y lagunas. Al contrario de otras regiones del Brasil, cuya formación geológica ya se estabilizó, en el Pantanal todo está todavía en formación. Actúa como una esponja, reteniendo las aguas y los sedimentos que descienden de la Cordillera de los Andes cuando hay deshielo, y del planalto brasileño cuando llueve. Alimentado por una red de 175 afluentes, el río Paraguay recibe 45 mil millones de metros cúbicos



de agua al año (lo suficiente para abastecer a 450 millones de personas, o sea tres veces la población brasileña). Año tras año, nuevas camadas de suelo se van asentando en el fondo de los ríos, canales y cuencas. La deposición de sedimentos es tan intensa que puede ser observada en foros satelitales tomadas a 300 kilómetros de altura. En ellas se ve, en determinados trechos, que el río Paraguay cambia su curso de un año para el otro. Hay curvas con cinco o más lechos diferentes, como si cada año el río intentase encontrar su camino definitivo en dirección al mar.

Los geólogos imaginan que en el futuro, de aquí a millones de años, una porción considerable de los suelos hoy existentes en los Andes y en los planaltos se habrá transferido al interior del Pantanal, que dejará de ser una región inundada para transformarse en una gran selva, con topografía semejante a la de la Amazonia actual.

Inmenso y muy poco habitado, el Pantanal es un desafío para la ciencia, ya que el conocimiento que se tiene sobre él es aún reducido si se lo compara con la selva Amazónica o el Bosque Atlántico, los otros dos más importantes ecosistemas brasileños. Sólo recientemente grupos de científicos comenzaron a aventurarse por estas vastedades anegadas, incluyendo ictiólogos.

La Secretaría de Medio Ambiente de Mato Grosso do Sul (Estado donde se encuentra ubicado en un 90% el Pantanal, vecino de Paraná e integrante de Codesul) ha realizado colectas de muestras de peces, entendiendo a la zona como un inmenso laboratorio de la vida salvaje. Animales que en otras regiones corren riesgo de extinción, viven aquí en un estado de preservación tan primitivo que es como si la civilización humana no existiese.

La base de toda la cadena biológica del Pantanal son los peces, de lejos la más numerosa forma de vida existente en la región. Son 262 especies las catalogadas hasta ahora, y van desde minúsculos peces ornamentales de 2 o 3 centímetros hasta criaturas de 100 kilos de peso y dos metros de largo, como el jaú y el pintado. Ellos se alimentan de los nutrientes depositados en las áreas anegadas y sirven de comida para otros millares de especies de pájaros, reptiles y mamíferos. En un trabajo reciente, funcionarios de la Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) de Corumbá, rastrearon por vía aérea cada kilómetro del Pantanal, en sentido Sur-Norte, para calcular la población de algunas de esas especies, y los números obtenidos son impresionantes: 32 millones de yacarés, 2,5 millones de carpinchos, 71 mil venados, 35 mil ciervos del pantano, 16 mil nidos de tuyuyú (cigüeña) y 10 mil manadas de chancho de monte.

Por todos estos datos, se entiende así el fenomenal signo de desaprobación a nivel mundial que ha despertado el proyecto de realizar la canalización del Paraguay superior. La hidrovía, que amenaza interferir en este rico y delicado santuario, es una obra que interesa especialmente a los cuatro países vecinos de Brasil en la Cuenca del Plata. De ellos, tres integran el Mercosur -Argentina, Paraguay y Uruguay- y el cuarto es Bolivia. Todos han presentado óptimos argumentos en favor del proyecto, y el mayor de ellos es que esta hidrovía saca del aislamiento a una de las últimas grandes fronteras agrícolas del mundo, formada por el centro-Oeste brasileño, el este Boliviano y el norte del Paraguay, al abaratar el flete.

Hoy, el 90 % de toda la producción de esta región llega a los puertos y centros de consumo después de viajar en camión a un alto precio: entre 70 y 90 dólares la tonelada, dependiendo del lugar de origen. En esas condiciones, es casi imposible competir con los granos producidos en otros estados, como Paraná y Rio Grande do Sul, y menos todavía con la soja del Medio Oeste americano. El otro 10 % de la producción ya sale por los ríos, pero hoy un viaje entre Cáceres (Paraguay Superior) y el puerto granelero de Nueva Palmira (Uruguay) puede durar hasta 45 días. Con la hidrovía, el flete sería reducido a 53 dólares la tonelada, casi la mitad del actual.

De los cinco socios en la hidrovía, el que tiene menos para ganar con el proyecto de la hidrovía es el Brasil. La zafra de soja, el único producto brasileño de real interés para la hidrovía, es pequeña en la región de Cáceres. Buena parte de ella ya es evacuada por el río Paraguay en la época de creciente, cuando el tramo del Pantanal es totalmente navegable. Además de eso, están encaminados otros proyectos en la región que ofrecen alternativas bastante más baratas de transporte para los productos brasileños, sin los riesgos ambientales presentados por la hidrovía Paraguay-Paraná.

Estos proyectos incluyen dos ferrovías. Una de ellas, la Ferronorte, ideada por el empresario paulista Olacyr de Moraes y financiado por fondos de pensión, va a unir Cuiabá (capital de Mato Grosso, muy cercana al límite Norte del Pantanal) con los puertos del Sudeste brasileño, y es la red que se relacionaría con la actual Ferroeste que viene desde Curitiba hasta Cascavel, aunque está previsto que termine en Foz do Iguaçu. El otro proyecto es la antigua ferrovía Baurú(SP)-Corumbá, que acaba de ser privatizada y será totalmente reformada. La hidrovía del Pantanal no aparece así entre las prioridades del Plan de metas del gobierno de Fernando Henrique Cardoso. Sin embargo, quizás por evitar la protesta de sus países vecinos (sumando éstas a las ya suscitadas por la eliminación de los corredores de

transporte bioceánico del Plan Brasil en Acción) las dos veces en que Cardoso se pronunció sobre este asunto hasta hoy, el presidente se mantuvo en una posición cautelosa sobre el tema.

En una carta recientemente enviada a nuestro presidente Carlos Menem, Fernando Henrique decía que estaba “convencido de que una acción coordinada y ambientalmente sustentable de los cinco países de la Cuenca del Plata es el camino más adecuado para la creación de un eje de desarrollo en la región, en beneficio de la integración entre nuestros países”. A falta de una clara definición del gobierno brasileño en defensa del Pantanal, los cuatro restantes países de la Cuenca hicieron presión e intentaron llevar adelante el proyecto de la hidrovía por cuenta propia. Hace pocos meses (principios de 1997) nuestro gobierno organizó una reunión en Buenos Aires e invitó a los países integrantes de la Cuenca del Plata a participar de la misma, preentándola como el inicio oficial de las obras de la hidrovía. Estuvieron los presidentes de Uruguay, Paraguay y Bolivia, pero Cardoso envió como representantes a diplomáticos de tercer y cuarto orden, con una carta de disculpa por no asistir personalmente.

Otra ofensiva posterior, la Argentina dió en préstamo a Bolivia una draga de 1500 toneladas que cuesta 5 millones de dólares. Durante dos meses esta máquina retiró 600 mil metros cúbicos de arena y piedra en un trecho de 6 kilómetros del Canal Tamengo, que une el territorio boliviano al río Paraguay, cerca de Corumbá (capital de Mato Grosso do Sul). Oficialmente, el canal forma parte del proyecto de la hidrovía, y las obras no deberían haber sido iniciadas sin un estudio del impacto ambiental y sin que los gobiernos de los cinco países estuviesen de acuerdo con ellas.

Para nuestro país, la hidrovía es de vital importancia porque el 75 % de nuestra población vive en la región afectada por este proyecto, la Cuenca del Plata, incluyendo a Misiones. Sin embargo, el problema del Pantanal queda fuera de nuestra jurisdicción, y la conexión del Paraguay superior tiene una muy relativa importancia para nuestra economía. El problema es que por este aspecto, pueden llegar a frenarse las otras interconexiones y obras necesarias, especialmente la que nos permitiría superar esa enorme barrera que es la represa de Itaipú.

Por su parte, para el Paraguay y Bolivia la hidrovía es una cuestión de supervivencia, y ambos países están desesperados por que comiencen las obras. En el caso de Paraguay, significaría obtener una alternativa para reducir la dependencia de este país con respecto de Brasil. Hoy, casi toda la producción agrícola paraguaya es transportada en camiones y exportada a través del puerto de Paranaguá, en el Estado

de Paraná. Para Bolivia, esta obra representará la tan anhelada salida hacia el mar, de la que estuvo imposibilitada desde que la guerra con Chile la despojara de sus costas en el Pacífico.

Pero la presión no es sólo boliviana o paraguaya. Atraídos por tierras baratas e incentivos, centenares de hacendados brasileños pasaron a cultivar soja en la región de Santa Cruz de la Sierra en los últimos años, pero el flete para evacuar su producción cuesta carísimo. Para apoyar sus requerimientos de que se realice la hidrovía, estos grandes propietarios plantean que dicha obra constituiría la transición necesaria entre la Bolivia pobre y productora de coca, y la Bolivia del futuro, productora de granos.

En la práctica, el trecho de hidrovía que más interesa a los socios del Brasil en el Mercosur ya existe. Hoy, convoyes de barcasas de hasta cien metros de largo transitan el primer trecho de la hidrovía, los 300 kilómetros entre el río de la Plata y la ciudad de Rosario. Embarcaciones un poco menores, de 60 metros de largo, llegan fácilmente hasta Asunción, inclusive en época de sequía.

La situación se complica recién desde la capital de Paraguay río arriba, lo mismo que sucede con el Paraná en su trecho desde la capital correntina hasta Itaipú. Pero el problema no es sólo el efecto físico que la hidrovía producirá en el Pantanal, sino que además esta obra provocará un impacto económico de grandes proporciones en toda la región, cuando comience a funcionar. Esto significará movimientos de carga cada vez mayores en el área del Pantanal. Y no es sólo el tipo de carga granelera la que podrá ser transportada por el río Paraguay. Bolivia y algunos empresarios brasileños de la región de Cáceres quieren que se utilicen barcasas para transportar combustibles. Accidentes con este tipo de carga suceden en todo el mundo, como se sabe, y a los ecologistas brasileños (que son muchos y muy bien organizados) les espanta pensar lo que sucedería si una de esas embarcaciones colisionase con otra en pleno Pantanal. Según la Policía Florestal de Mato Grosso do Sul y la Secretaría de Medio Ambiente de Corumbá, esto constituiría un desastre inimaginable. Un manchón de petróleo demoraría seis meses en atravesar el Pantanal de norte a sur, e impregnaría millares de kilómetros cuadrados de áreas inundadas, y sería prácticamente imposible limpiar los detritus tóxicos que se esparcirían.

Las críticas a lo que se pretende realizar en el Pantanal no incluyen solamente a los que en Brasil se denomina "eco-chiitas", acostumbrados a bombardear cualquier obra que altere el ambiente, por más benéfica que resulte para el crecimiento económico y el bienestar social. Esta cuestión ha involucrado a los científicos e

investigadores más serios del Brasil, reconocidos internacionalmente, y hasta a estrellas de Hollywood que visitan la región cada vez más seguido desde que se lanzó la propuesta de canalización del Paraguay superior. Asimismo, muchos grandes empresarios han comenzado a interesarse por este asunto, incluyendo aquellos que componen la Fundación Brasileña de Desarrollo Sustentable (algo todavía inimaginable en nuestro país). Este organismo no se anduvo por las ramas, y emitió un comunicado diciendo que “las consecuencias del proyecto son imprevisibles, y sus beneficios discutibles, ya que el Brasil es el menos beneficiado debido al mayor impacto ambiental dentro de su territorio, y a que la obra no tendrá un significativo impacto socioeconómico para nosotros”.

Entre las entidades ambientalistas que proponen restricciones al proyecto se encuentra el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWE) con sede en Inglaterra y apadrinado por la Casa Real. En este caso, no todas son críticas, ya que la WWF piensa que resultaría importante que esa región salga del aislamiento, y por eso no están totalmente en contra de la hidrovía. Lo que no aceptan es que los gobiernos encaren una obra de proporciones tan grandes sin estar seguros de los efectos ambientales que acarreará.

Antes de llegar a la fase actual, el proyecto de hidrovía tuvo varias versiones. La más drástica fue ya prácticamente abandonada en virtud de los perjuicios que ocasionaría, y fue un estudio de viabilidad económica encomendado a la empresa Internave, de São Paulo, por la antigua Empresa de Puertos del Brasil, Portobras. Aprobado en 1990 por los representantes de los cinco países que componen el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná-Paraguay (CIH), este estudio simplemente preveía abrir un canal entre Corumbá y Cáceres, eliminando curvas, dinamitando las barreras rocosas e irguiendo diques en los remansos que pudiesen afectar el movimiento de cargas. Mediante ese proyecto, la distancia entre Cáceres y Corumbá se reduciría en 62 kilómetros, con un costo total de 1200 millones de dólares para la primera etapa, y otros 561 para obras de mantenimiento para los diez años siguientes. El objetivo de esa propuesta fue lanzar simplemente una idea, para verificar si resultaba viable, pero la repercusión de la propuesta de Internave fue tan negativa que el Banco Interamericano de Desarrollo y el Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas (PNUD), los dos agentes financieros de la obra, la recusaron.

Actualmente, está en discusión una versión más suave que la del proyecto inicial. Pero esta versión, aunque menos perjudicial para el pantanal, todavía representaría un fuerte impacto ecológico en caso de ser aplicada. Elaborada por la empresa

Hidroservice, también de São Paulo, este proyecto prevé la duplicación de la profundidad media del río Paraguay en el trecho del Pantanal. Resulta más barato, porque reduce en un 90 % el costo de las obras, que quedarían en los 102 millones de dólares, o sea un décimo del presupuesto original. Puede resultar más ventajoso desde el punto de vista económico, pero lo que realmente debe contar es la preservación de uno de los más espectaculares refugios de vida animal del planeta.

El estudio del impacto ambiental de las obras en este nuevo proyecto, acaba de ser finalizado, bajo la autoría del consorcio Golder-Taylor-Consular-Connal, integrado por empresas de los Estados Unidos, Canadá, la Argentina y Bolivia. Este estudio recomienda la última opción, diciendo que los perjuicios en el área del Pantanal serían de pequeños a moderados. El problema es que los propios científicos contratados para realizar el estudio desautorizan sus conclusiones, diciendo que no tiene la menor base científica. Los investigadores invitados por el consorcio para hacer el inventario biológico del Pantanal dijeron que sólo tuvieron un mes para ejecutar el trabajo, y que era imposible evaluar un ecosistema tan grande en un plazo tan corto. Por esa razón colocaron un anexo al informe final, asegurando que el equipo no se responsabilizaba por las conclusiones.

Hasta hoy, el Pantanal constituye un peculiar espacio donde la actividad económica se integró a la naturaleza sin agredirla. Allí se ubica el mayor hato de ganado nelore del Brasil, con cerca de 4 millones de cabezas distribuidos entre 2500 haciendas. La actividad pecuaria se adaptó al Pantanal por varias razones, especialmente por la existencia de pastajes naturales abundantes y mucha agua, y porque la infinidad de pájaros no permite la proliferación de plagas que atacan al ganado en otras regiones del país. Se trata de una actividad a la modalidad antigua, donde los rebaños son criados en estado casi salvaje. En algunas haciendas pantaneras es normal contabilizar como costo de producción una pérdida anual de hasta 5 % de las reses, devoradas por los tigres. Como no se puede transportar ganado en camión en las áreas anegadas, esta es la última región del Brasil donde sobreviven las llamadas "comitivas", arreos de millares de cabezas conducidas por vaqueros a caballo. Durante siglos, la naturaleza y la cría convivieron pacíficamente en esta vasta área, aunque en los últimos años se observaron problemas focalizados, como la producción de soja que está contaminando los ríos con pesticidas y herbicidas, y las explotaciones auríferas, que contaminan a los peces con mercurio. Estos están pasando a ser problemas graves, que preocupan a hacendados y ecologistas, aunque por su envergadura no pueden compararse con el riesgo que representaría con la construcción de una hidrovía, que puede cambiar para siempre las características naturales del Pantanal.

En este marco, podemos analizar en conjunto el sistema hidroviario brasileño, y cómo la detención de este ramal del Paraguay superior puede devenir en una mayor importancia de otras vías fluviales para la integración del mercado común. El Brasil dispone de una de las mayores redes fluviales navegables del mundo, con 27 mil kilómetros de ríos que podrían ser utilizados para transportar productos. Esto equivale a la mitad de la actual red de carreteras asfaltadas en todo el país, pero a pesar de eso sólo el 2 % de todas las cargas brasileñas viajan por hidrovías. Es casi nada, comparado con el 25 % de los Estados Unidos y el 28 % que Alemania transporta por los ríos.

Pero este panorama está cambiando, aunque no con la velocidad que era de esperar. En el Amazonas, ya está en pleno funcionamiento la hidrovía del río Madeira, que evacúa toda la producción de soja de las regiones oeste y norte de Mato Grosso y Rondonia hasta el puerto de Itacoatiara, en el río Amazonas, a 200 kilómetros de Manaus.

En São Paulo, que es la región que nos interesa a los misioneros, la hidrovía Tietê-Paraná está en su fase final de implementación, con un costo de 1,6 mil millones de dólares, y ya moviliza 5 millones de toneladas al año a través de un curso de 2400 kilómetros, uniendo São Paulo a Ciudad del Este, en el Paraguay, cercana a la represa de Itaipú, que constituirá la última barrera de importancia para unir los dos sistemas de hidrovía más extendidos de Sudamérica.

El transporte de cargas por río, como hemos informado en anteriores análisis, tiene innumerables ventajas, aunque la principal es el costo de las obras. Para implementar un kilómetro de hidrovía, se gastan en promedio alrededor de 24 mil dólares, mientras que el mismo tramo de ruta asfaltada cuesta 500 mil, y el de ferrovía 800 mil (para zonas montañosas) y 400 mil (para regiones de llanura). Otra ventaja es el flete, ya que resulta 50 % más barato transportar mercaderías en barcaza que en camiones. Además de eso, la polución y el consumo de combustibles son mucho menores.

Experiencias en otros países, en tanto, muestran que adaptar un río para transportar cargas puede tener consecuencias imprevisibles. El ejemplo más elocuente es la hidrovía del Mississippi en los Estados Unidos. En 1930, el mayor río norteamericano fue profundizado y se le rectificaron las curvas para crear una hidrovía entre la ciudad de Minneapolis y el Golfo de México, a lo largo de un curso de más de 3300 kilómetros. La obra derribó el costo de los fletes,

permitiendo la explosión de la agricultura en el Medio Oeste norteamericano, pero costó muy cara para los moradores de las áreas más próximas a la desembocadura del río. Sin los pantanos que servían de esponja para las aguas del deshielo y de las lluvias, el caudal del río aumento y pasó a producir crecientes periódicas e incontrolables. las dos últimas, en 1993 y 1995, dejaron perjuicios por 15 mil millones de dólares.

Otro caso bastante conocido es el de la hidrovía del río Rin en Europa Central, donde los daños ambientales producidos fueron tan grandes que actualmente los gobiernos locales están desmontando parte del proyecto de hidrovía, para devolver al río parte de sus antiguas áreas inundadas y empantanadas.

Pero estos ejemplos negativos no han frenado el empuje del gobierno brasileño. De la misma manera que ha comenzado a operar en cuando a las rutas asfaltadas, Cardoso ha colocado grandes expectativas en la coordinación entre las redes de ferrovías e hidrovías, como la de los ríos Madeira, São Francisco, Tietê y Tocantins, algunas de elas ya mencionadas. Durante su visita a Manaus, en 1997, Fernando Henrique Cardoso inició las obras de la hidrovía Madeira-Amazonas, que costó 15,6 millones de reales para la primera etapa a desarrollarse durante este bienio 97/98. El retorno de la inversión será inmediato, y la hidrovía fue utilizada ya el año pasado para exportar 320 mil toneladas de soja.

Una vez aseguradas las condiciones de navegación en los primeros 1000 kilómetros de ríos dentro de la Amazonia, el Gobierno Federal proyectó otorgarle navegabilidad al río Tietê, hasta la represa de Itaipú. La coordinación del programa afirmó que el Gobierno del Estado de São Paulo ya había gastado 1000 millones de dólares en la hidrovía del Tietê, sin conseguir todavía que el río sea navegable en todo su curso. Para que eso sucediera, el Gobierno Federal concluyó la esclusa de Jupia, última gran obra que hacía falta para que el sistema hidrovial funcione en su totalidad.

En cuanto al aumento de la eficiencia operacional y la reducción de costos de exportación, para aprovechar este mayor volumen de productos evacuados de las regiones interiores del Brasi, el plan del gobierno incluyó inversiones de más de 3600 millones de dólares, a ser utilizados para la modernización y operacionalidad de los puertos de Santos (SP), Sepetiba y Teleporto de Rio do Janeiro, Suape (Pernambuco) y Pacém (Ceará). A finales de marzo de este año, el presidente Cardoso liberó la primera parte de un total de 350 millones de dólares destinados a las obras de Sepetiba en Rio, primer puerto que recibió apoyo para su modernización.



Entre los elementos positivos que destacó el gobierno para iniciar estos desembolsos, está la confianza por parte de inversores internacionales en el *agrobusiness* de la región. En Brasil el Grupo Maggi, mayor conglomerado del área agrícola, comenzó a realizar nuevas inversiones en infraestructura para garantizar la salida de sus cosechas en Matto Grosso, y después de construir el puerto amazónico de Itacoatiara inició ahora tres nuevas inversiones en terminales portuarias. Un elemento más para confirmar las expectativas positivas del gobierno, que respaldarán la decisión política de continuar financiando hidrovías como la forma más varata de evacuar producción hacia los puertos marítimos, y de esta manera hacia el mercado mundial.

Según el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología), São Francisco y Paranaguá serán los puertos oceánicos estratégicos del Sur del Brasil y también de la región aledaña del Mercosur. Esta postura se respalda en el Plan de Desarrollo elaborado por el Ministerio de Planeamiento, que define a la infraestructura logística de las regiones como uno de los elementos que va a definir la localización de inversiones en el mundo, partiendo del presupuesto de que esas regiones están localizadas en países abiertos al comercio exterior y donde predomine la estabilidad monetaria.

Nuestra área deberá ser receptora de inversiones, porque tanto Brasil como la Argentina poseen lo más importante para las economías fuertes del mundo, que es un mercado emergente y un grado de evolución de su producción con menor costo y con más facilidad de acceso. Estos mercados emergentes exigen condiciones sustentables de desarrollo, lo que remite inmediatamente a las necesarias inversiones en infraestructura para resultar competitivos.

Estas inversiones van a privilegiar las condiciones logísticas, que permiten mayor exportación y requieren estar preparados para utilizar dichos instrumentos. Es en este esquema que superar las barreras en dirección oeste se torna estratégico para el gobierno brasileño, estudiando todas las posibilidades de operabilidad de las hidrovías proyectadas con condiciones físicas de operar con navíos de gran porte, otorgando economicidad al transporte y aproximar así a los grandes mercados sus zonas productoras del interior, en forma competitiva.

Para ser eficientes, las hidrovías deberán estar dotadas de toda una infraestructura que aproveche sus condiciones. Es el caso de los puertos interiores, donde se deberá desarrollar una fuerte infraestructura de transporte que lo comunique con la región interior. En

este sentido, se privatizaron las redes ferroviarias y los gobiernos estaduales están demostrando una fuerte vocación de comunicación este-oeste, como estamos viendo con respecto a la Ferro-oeste que se prolongará hasta Foz do Iguaçu en Paraná, y con la ferrovia da Integração que acabará en la frontera de Santa Catarina con Misiones.

En todos estos aspectos las propuestas de transporte por vía fluvial constituyen la posibilidad del que el *hinterland* donde se unen tres países del mercado común se integra positivamente al sistema portuario y de transporte que ya funciona con efectividad en las áreas litorales. Es que para la economía del Sur del Brasil, por sus particularidades, este es un momento de ajuste. Esta economía estuvo direccionada hacia un fuerte énfasis en el área de alimentos, dislocándose después hacia el Centro Oeste, y más recientemente hacia el Norte del Brasil. Toda esta enorme área posee ventajas comparativas muy importantes, que en la óptica del empresariado deben ser potenciadas con nuevas inversiones. Esto ha comenzado a suceder en todas las áreas de la infraestructura, aunque no de manera coordinada. Existen señales claras de que los proyectos y obras en construcción apuntan a este objetivo, y las hidrovías brasileñas son el mejor ejemplo.

Al tener tantos puertos oceánicos en el litoral que va desde Buenos Aires hasta São Paulo, con la infraestructura de hidrovías conectadas uniéndolos con el interior del continente, la expansión prevista no puede demorar en observarse.

Todos los elementos novedosos que se han mencionado en cuanto a inversiones en vías de transporte fluvial, incluyendo la importantísima información de que la traza Tietê-Paraná ya ha comenzado a funcionar en su totalidad, hablan a las claras que nuestra región interior estará cada vez más conectada con el litoral marítimo, facilitando nuestra inserción en el mercado mundial.

Una vez superada la barrera de Itaipú, como está previsto en breve plazo, los productos de Misiones podrán circular con flete barato tanto hacia los grandes centros de consumo del Brasil como hacia otros puntos del planeta. Esto sin contar lo que significará la reactivación del transporte fluvial a través del Paraná, con destino a Buenos Aires. Una modalidad olvidada en el pasado, y que ahora vuelve a aparecer con fuerza como uno de los elementos infraestructurales más necesarios para nuestro crecimiento y desarrollo.

Entendemos que la estrategia pasa por comprender, a través de la información vertida en los análisis arriba detallados, por dónde pasan las prioridades del Brasil en cuanto a la definición de

infraestructura de transporte. Esto implicaría no entrar a discutir, como se hizo, la validez política o la viabilidad económica de los informes técnicos que han llevado al gobierno brasileño a desistir de los corredores. De hecho, entendemos que todas las inversiones realizadas en la macroregión, más allá de si resultan por ahora más beneficiosas para sí mismo que para quienes somos los socios del Brasil, están de alguna u otra manera orientadas a la consecución de un logro mayor, quizás no previsto por los profesionales que plantearon tantas trabas.

Y ese logro mayor es que, poco a poco, y aunque de manera descoordinada, sin una estrategia global que oriente las decisiones, sobre el espacio social y económico que compone este nudo de relacionamiento del Mercosur está comenzando a desplegarse una trama logística en todos los ámbitos (ferrovías, hidrovías, puentes, aeropuertos, puertos fluviales y marítimos, carreteras asfaltadas e infraestructura de comunicación y energética) que más temprano que tarde comenzará -si no ha comenzado ya- a impactar en todas nuestras formas tradicionales de producir, transportar y comercializar.

En función de estar preparados para ese nuevo panorama es que hemos intentado acercar la mayor y más profunda información que sirva para esclarecer nuestras decisiones.

**ARQ. CARLOS BOERO**  
**Representante de Misiones**  
**en el estado de Paraná**