

# APROVECHAMIENTO DE RÍOS INTERIORES PARA EL TRANSPORTE A GRANDEL EN LAS REGIONES HOMOGÉNEAS Y SU IMPACTO EN EL MERCOSUR

Dr. Eugenio Helman; Silvia Malvicini  
*Escuela de Graduados*

Es evidente, que el sistema del neocapitalismo y la globalización, con sus problemas y aciertos, trajo consigo en todo el mundo problemas agudos de competencia y competitividad y entre otras consecuencias costos como variable de reducción de precios y una mala distribución del ingreso conjuntamente con una desocupación importante, tanto en los países centrales como en los países emergentes. De forma que una de las variables va a ser el estudio del abaratamiento de los costos del transporte por barcazas de empuje, en los ríos que así lo acepten, de forma que comenzaremos con el estudio del Pilcomayo, Bermejo, Salado del Norte, Carcarañá y Salado del Sur, con lo que estará comprometido el estudio de gran parte del Norte del país, parte de Stgo. del Estero y Tucumán, las planicies santafesinas, cordobesas, pampeanas y bonaerenses, no por sus límites históricos, sino por los sistemas homogéneos coordinados con la producción y el transporte.

## Conclusiones al trabajo sobre:

### **“Aprovechamiento de ríos interiores para el transporte a granel en las regiones homogéneas y su impacto en el MERCOSUR”**

A la fecha de presentación de este trabajo se hallan analizados los ríos Pilcomayo y Bermejo. El trabajo de investigación apunta a completar el análisis con el río Carcarañá y con los grandes referentes que son el Salado del Norte y el Salado del Sur. Esta tarea se complementará en el período 2001 y 2002.

- 1) Es innegable que la travesía de cargas del hinterland sufren el sobreprecio correspondiente al transporte de las mismas por camión o por ferrocarril, teniendo para ser utilizados ríos que permiten el traslado por su calado, embarcaciones de menor porte.
- 2) Una de las variables importantes a tener en cuenta es la influencia de los costos variables en la reducción de los precios y la situación nacional de la mala distribución del ingreso y las tasas del desempleo, esta última en agravamiento, por lo que las obras de infraestructura deben ser una solución viable.
- 3) El planteo que efectuamos, está directamente relacionado con las provincias del NOA y del NEA, más las planicies pampeanas, no por sus límites históricos, sino por los sistemas homogéneos coordinados con la producción y el transporte.
- 4) Se deben acumular los proyectos dormidos en las legislaturas y el Congreso Nacional, buscar las variables de ajuste y ponderarlas y analizar las experiencias de los países centrales, donde cientos de kilómetros, permiten una interrelación entre las zonas productivas y el embarque.
- 5) La disminución de los costos de los transportes, mediante la reactivación de la Hidrovía y los sistemas subsidiarios, permitirán ingresar en la competitividad y en la competencia en diversos mercados internacionales y comunicar al mismo tiempo las regiones.
- 6) Una obra de infraestructura que deberá hacer Brasil para la conexión de la Hidrovía Tieté con el sistema del Paraná y se habrá completado un medio de habilitación de cargas intercontinental, que permitirá acceder a los diferentes mercados extranjeros con costos más reducidos, al menos en el transporte.
- 7) No solamente es el abaratamiento de los costos, sino que se pone en marcha un vasto plan de integración regional e interés promocional, complementando los puertos con otros medios de transporte, eliminando todo subsidio directo o indirecto, renovar y ampliar los elencos en forma rápida y permitiendo a las grandes cuencas servir con afluentes mayores en beneficio de ganar competitividad e integrando los litorales fluviales de la región Mercosur.
- 8) No debe olvidarse el costo río arriba con bodegas vacías, con lo que en el estudio tendrá que pensarse en este sería emergencia, lo mismo que en la creación de embarcaderos o puertos pequeños, con lo que se cumplirá el sueño de Juan de Garay de “abrir puertas a la tierra”.
- 9) Se debe realizar un relevamiento de buques y chatas convencionales, tanto del Estado como privadas, aunque reconozcan una determinada antigüedad, para reflotar las posibilidades de uso ulterior, hasta lograr armar una importante flota de barcos de empuje.

Colaboraron: Dr. Héctor Lazzarini, C.P.N. Sergio Albano, Lic. Amanda Chiappe de Marotta.