

## **Puertos y embarcaderos en hinterland: un proyecto de crecimiento, inversión y empleo.**

Eugenio Helman, Héctor Lazzarini, Sergio Albano, Amanda Chiappe, Silvia Malvicini, Juan Carlos Scarabino  
*Instituto de Investigaciones Económicas, Escuela de Economía.*

1. Los ríos subsidiarios del sistema hídrico del Paraná Plata, mediante la adecuada profundización mediante dragado, quitan sensibilidad a una carga de gran peso en el costo.
2. La forma de analizar el problema, data del siglo XIX, con proyectos de gran interés, donde mediante apeaderos, algunas inversiones, resultan de gran resultado para el costo de productos para el consumo interno y para la exportación.
3. Las posibilidades estudiadas se refieren a la producción de maderas, mármoles, calizas, frutas, autopartes, cereales, cultivos industriales.
4. Creando las explotaciones básicas, determina la radicación de personas en sus lugares de origen, la movilidad de bienes y las necesidades de creación de infraestructura básica para este tipo de emprendimientos.
5. No se pretende la anulación de los otros sistemas de transporte, sino la complementación, dados los nudos de distribución existentes en el país o las posibilidades de conexión con el Mercosur.
6. El dragado adecuado y las posibilidades de creación de canales adyacentes, nos indican que en muchos países han sido la solución para el abaratamiento de los costos y las fuentes de trabajo que aseguran.
7. Las conexiones se correlacionan con la situación con que se encuentran lugares alejados del océano, puerta natural de salida de la producción, acortando las distancias a través de los importantes ríos subsidiarios del sistema.
8. Correlacionando con el plan de políticas industrial, tema fundamental para un desarrollo sustentable, en el mediano plazo se podría competirán productos de valor agregado, dado que la paralización de industrias en el difícil momento por el que atraviesa la economía nacional, tendría una posibilidad de revertirse.
9. El hecho que los sistemas de transporte no está integrados, las vías pavimentadas escasas con respecto a la magnitud del territorio, la hidrovía y los ríos subsidiarios, darían lugar a ciertas migraciones internas, en virtud de la afectación local de las fuerzas laborales.
10. “Una organización estructural de un sistema de transporte depende hoy, más que nunca de la realidad económica de cada país, de sus condiciones para lograr el desenvolvimiento económico y de las ampliaciones de las relaciones internacionales a través de una agresiva política comercial, concretamente no se puede crecer sin una visión macro de los bienes a transportar, adecuado infraestructura si es que queremos bajar los costos a través de la eficiencia” (Coimbra, Pedro y Tiburcio J., Universidad Federal de Minas Gerais-Brasil).
11. La conexión vía Itaipú, permite la interconexión de cuatro ejes hidroferroviarios, estratégicamente localizados en la zona de la Hidrovía Paraná-Paraguay.
12. Las terminales portuarias, están técnicamente preparados para el movimiento de gran capacidad de carga y de trasbordo de barcas a barcos de mayor porte para el traslado de exterior.
13. La zona de barrancas y la profundidad del Paraná, permiten la instalación de equipos pesados, donde la napa freática está a 20 mts., pudiendo ampliar la zona referida al puerto del Gran Rosario desde Puerto Gaboto hasta Timbúes.

14. **EMISION DE GASES POR MEDIO DE TRANSPORTE**

<b>Medio</b>	<b>Hidrocarburos</b>	<b>Monóxido de Carbono</b>	<b>Oxido nitroso</b>
Camión	0.285	0.861	4.613
Ferrocarril	0.208	0.290	0.830
Barcaza	0.040	0.090	0.240

15. Sistemas de barcos “ro-ro”: Son trasbordadores de camiones o de remolque, eventualmente de barcasas de empuje que entran y salen de los mismos por sus propios medios, consiguiendo enormes ventajas en los costos, evitando demoras portuarias y la combinación del transporte por agua y carretera, puede ser ventajosamente utilizada para llegar a los puertos de embarque definitivos en mejores condiciones de calidad. (la expresión proviene del inglés: roll on-roll of.).