

DECIMOSEXTO ENCUENTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL

Resistencia, 15 y 16 de agosto de 1996

REGLAMENTO Y EXPOSICIONES

Comité organizador:

Coordinador:	Dr. Ernesto J.A. Maeder
Coordinador Adjunto:	Lic. Cristina Valenzuela de Mari
Secretario:	Sr. Alberto A. Rivera
Prosecretaria:	Sra. María M. Mariño de Bueno Maciel

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES GEOHISTORICAS
Conicet
Resistencia-Chaco

LA HIDROVIA PARANA-PARAGUAY: GEOPOLITICA DE LA INTEGRACION FLUVIAL

Norma B. Monzón
Instituto de Geografía-Fac.de Human.- UNNE
Resistencia

LOCALIZACION

La Cuenca del Plata es uno de los sistemas hidrográficos más grandes del mundo, posee 3.000.000 km², donde residen 100.000.000 de almas, abarcando los países de Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay y Bolivia. Dentro de esta gran Cuenca se desarrolla el proyecto denominado *Hidrovia Paraguay-Paraná*, como una gran columna vertebral y excelente sistema de comunicación fluvial de aquella. (Ver Mapas A y N° 1).

Pero la totalidad del tramo que contempla el proyecto, en la actualidad no está en condiciones para la óptima utilización de los ríos para el transporte fluvial. El propulsor de esta idea de integración fluvial de los cinco países de la Cuenca del Plata fue Brasil.

Los nodos fluviales que se establecen como límite del proyecto son: al Norte el Puerto de San Luis de Cáceres, en el Mato Grosso, República Federativa del Brasil; y como límite Sur se identifica al Río de la Plata, Puerto de Buenos Aires en Argentina y Puerto de Nueva Palmira en Uruguay.

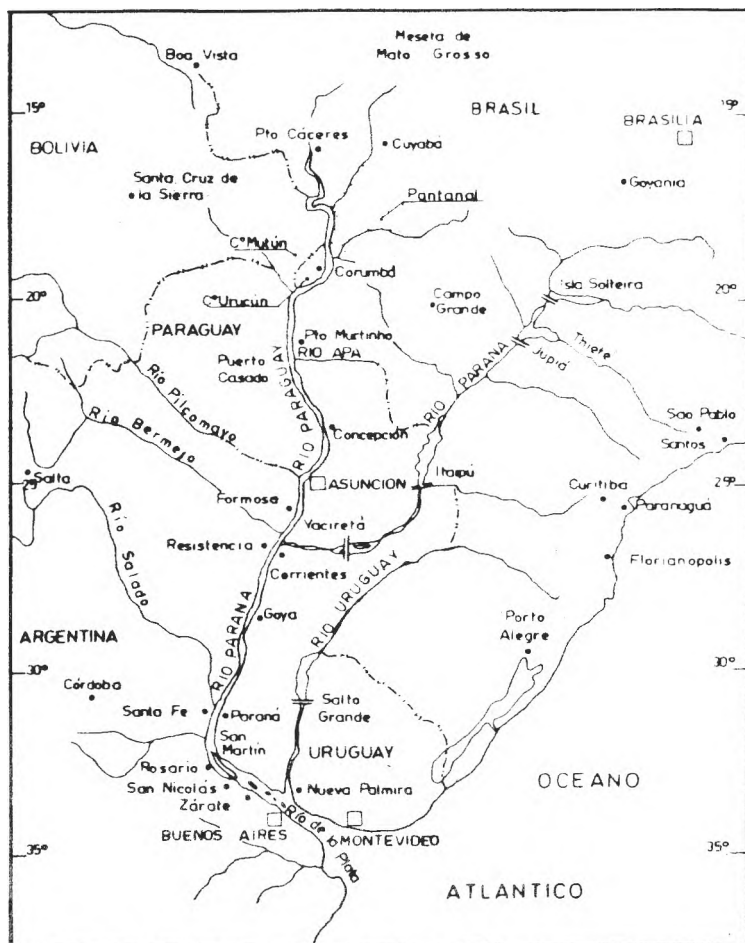
A cada país, en forma compartida o exclusiva, le corresponden las siguientes extensiones de la Hidrovia:

Argentina	1.619 km
Bolivia	48 km
Brasil	1.270 km
Paraguay	1.264 km
Uruguay	S/D

Objetivos del Proyecto de Hidrovia Paraguay-Paraná

Los objetivos fundamentales del proyecto de Hidrovia Paraguay-Paraná son: realizar obras de profundización, rectificación, ensanche y señalización de las vías fluviales de navegación que sean necesarias, a los efectos de permitir la navegación de embarcaciones tipo trenes de empuje de 10 pies de calado, y que esto sea posible las 24 horas del día.

Este emprendimiento común encarado por los países de la Cuenca del Plata está dedicado a facilitar la navegación, y con ella, el comercio y la integración.



FUENTE: Manoloff, Raúl. "La Hidrovia Paraguay-Paraná Un gran factor de desarrollo." Demográfica. Revista de Estudios de Población Nº 10. Resistencia Agosto 1994.

HIDROVIA PARAGUAY-PARANA AREA DE INFLUENCIA

1



FUENTE D'Almeida, Carlos. La Hidrovia Paraguay-Paraná. Boletín del Centro Naval. Suplemento N° 780-6-10, vol. 108, Año 109.

Caracteres generales de los principales ríos que componen el proyecto: río Paraguay y río Paraná

La Hidrovía Paraguay-Paraná, posee una orientación Norte-Sur; está constituida por dos ríos principales: el río Paraguay y el río Paraná.

El **río Paraguay** nace en la Meseta de Parecis (Brasil); a unos 400 metros sobre el nivel del mar, su dirección predominante es Norte-Sur, de su recorrido total 2270 Km se consideran navegables. Su cuenca hidrográfica es de 1.096.000 km² y su caudal medio anual frente a la Isla del Cerrito es de 4.250 m³/seg.

Este río, cuya extensión es de 2.900 km. se caracteriza principalmente por tener un suave declive y una profundidad variable. Este declive poco pronunciado, apareja una serie de inconvenientes, en especial el de carecer de una corriente de fuerza suficiente como para producir un arrastre continuo. Su profundidad oscila entre los 2 a 9 metros. Su cauce presenta trechos rocosos; en otros puntos es muy playo (en los denominados "pasos" la profundidad del canal no supera los 2 metros) y, en algunos tramos, el lecho es inestable con bancos de arena desplazables. Estas características, dificultan pero no impiden la navegación.

A lo largo del recorrido del río Paraguay, el régimen hidrológico va variando, en el Alto Paraguay el régimen es bastante simple: un período de altas aguas que va desde el verano hasta el otoño y otro de bajas aguas, el cual comprende las estaciones de invierno a primavera; en Asunción, en cambio, las crecientes y bajantes pueden ocurrir en cualquier época del año, a causa del efecto regulador de los terrenos inundables y de las épocas de lluvias mejor repartidas a lo largo del año. No obstante, los promedios mensuales indican período de altas aguas que va de abril a octubre con máximos en junio.

El tramo de la Hidrovía que corresponde al río Paraguay tiene una extensión de 2.200 km, desde Puerto Cáceres hasta la desembocadura del río en el Paraná en Confluencia (km. 1240).

El **río Paraná** tiene un recorrido de 3800 km., se origina por la confluencia de los ríos Paranaíba y Grande en el planalto brasileiro. Es una de las vías de agua más importantes del mundo. El sector de la Hidrovía que se desarrolla sobre el río Paraná, tiene una extensión de 1240 km, desde Confluencia hasta el Río de la Plata (km. 0). Correspondiendo a sus cursos medio e inferior.

El **Paraná Medio** se desarrolla por 600 km. salpicado de islas de origen sedimentario. Por la escasa profundidad del lecho la navegación de este tramo del Paraná se halla restringida a naves de cabotaje. Se ha elaborado un proyecto de aprovechamiento energético del Paraná Medio. Desde la confluencia con el río Paraguay corre controlado por una falla, los procesos de sedimentación y erosión lateral del cauce ocasionan inconvenientes para la navegación y las construcciones ubicadas sobre las barrancas.

El **Paraná inferior** discurre dividido en varios brazos anastomosados entre sí hasta su confluencia con el río Uruguay; el delta del Paraná se desarrolla desde la ciudad de Diamante (14.000 km²) con una longitud de 320 km y ancho variable. Representa la más colosal manifestación de acarreo de sedimentos de la cuenca y se halla profundamente influido por las crecidas desfasadas del río Uruguay. (*Atlas Físico de la República Argentina*. Vol. II).

Principales cuestiones geopolíticas de los países miembros

Argentina posee su mayor beneficio dentro de este proyecto porque los dos grandes ríos atraviesan su territorio por sus regiones más productivas. Capta directamente la

producción de la pampa húmeda, de las provincias mediterráneas y del NEA. Argentina debe equilibrar con Uruguay su participación dentro del proyecto Hidrovía.

Brasil es el país impulsor de la idea del proyecto Hidrovía, movido por intereses geopolíticos de complementar su propia integridad física, pues este país posee al Norte de su territorio la gran Cuenca Amazónica que le permite captar el flujo naviero hacia sus puertos y canalizar el tráfico hacia el Atlántico, con la Hidrovía articularía su territorio Sur, si bien, este proyecto no está ubicado físicamente dentro de su sector productivo más fértil. La Hidrovía ofrece a Brasil una alternativa económica para la exportación o importación de carga brasileira.

Bolivia participa activamente en todos los proyectos referidos a la Cuenca del Plata; su postura es igual en todos ellos: el lograr una situación de reconocimiento o "status" preferencial para con su relativo menor desarrollo económico y su situación de mediterraneidad.

Tanto Paraguay como Bolivia, ven en este canal de navegación su salida directa al Atlántico.

Paraguay, por su ubicación geográfica dentro de la Cuenca del Plata, encuentra en la Hidrovía una situación de privilegio. El río Paraguay es una ruta fluvial que atraviesa las regiones más productivas del territorio paraguayo. La construcción de obras hidroenergéticas de gran tamaño transformaron la economía de este país; de allí la necesidad de Paraguay de "economizar la Cuenca". Participa activamente de todos los proyectos referidos a la Cuenca, especialmente aquellos vinculados con la complementación y cooperación económica y el transporte.

Por su parte, **Uruguay** tiene un doble rol dentro de la Cuenca: es país "aguas abajo" en relación al Brasil y "co-ribereño" con Argentina con quien comparte el Río de La Plata, desembocadura de la Cuenca y corriente de agua que le da su nombre a ésta. Debido a estos roles, Uruguay desarrolla una prudente política para crear y mantener una situación de equilibrio dentro del sistema. Este país tiene por objetivo incluir dentro de la Hidrovía Paraguay-Paraná los asuntos económicos y comerciales, con el fin de multilateralizar el tratamiento preferencial en los convenios de cooperación económica, pues sería ésta una protección contra los riesgos que le significan su menor poder negociador frente a los dos países mayores (Argentina y Brasil). Pretende valorizar sus puertos de Nueva Palmira y Montevideo dentro del contexto del proyecto Hidrovía. No obstante, su accionar no ha logrado economizar la Cuenca del Plata. La Hidrovía ofrece a Uruguay condiciones para participar del comercio internacional en forma más activa.

Tamos a considerar en el estudio de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Debido a las características físicas y de potencialidad naviera, es posible dividir a los 3.442 km. de la Hidrovía en los tres sectores que se mencionan a continuación, detallando brevemente características generales de cada uno.

Sector desde el Puerto Cáceres hasta el río Apá (Ver Mapa N° 2)

El primer tramo se desarrolla desde el puerto brasileiro de San Luis de Cáceres, (km. 3442), punto que se identifica como inicio de la Hidrovía, hasta la desembocadura del río Apá (km. 2.172) en el río Paraguay, límite entre Paraguay y Brasil. Este sector abarca 1.270 km. de extensión, lo cual representa el 37% de la Hidrovía.

La particularidad de este sector está dada por el desarrollo del río Paraguay sobre

terrenos anegadizos de Bolivia y Paraguay, destacándose la presencia de El Gran Pantanal.

Este tamo de la Hidrovía en lo que respecta a territorio brasileiro, se extiende por el área Centro Oeste de aquel país. Se trata de una cuestión con un alto potencial agroproductivo, asiento de una importante industria agraria que abastece a esa región y a la región del Sudoeste brasileiro, donde se localizan las metrópolis de San Pablo y Río de Janeiro. Gracias a la implementación de nuevas tecnologías, en esta región se incorporó el cultivo de soja, maíz, arroz, poroto y aun trigo, productos que se han agregado a los tradicionales cultivos del Brasil: caña de azúcar, algodón, café, entre otros.

Este elevado potencial de las producciones agropecuarias que hacemos referencia, constituyen un foco de atracción de importantes contingentes de inmigrantes de otras regiones del Brasil hacia el Mato Grosso, aunque en los últimos años el éxodo rural alimenta un crecimiento del porcentaje de urbanización.

Se destacan las ciudades de **Cuyabá**, capital del Estado de Matto Grosso, y Cáceres. El puerto de San Luis de Cáceres es un punto estratégico en Matto Grosso, a él llegan derivados de petróleo, cemento y manufacturas y por él salen soja, maíz, arroz y maderas; así también desde Cáceres salen rutas que unen Matto Grosso con el sector Sudoeste del Amazonas.

Aquí el río Paraguay tiene 150 metros de ancho y una profundidad promedio de 12,5 metros; si bien su cauce es definido, su lecho arenoso requiere de un constante dragado.

A 100 km de Cáceres, el Río Paraguay entra en el **Pantanal Matogrosense**. Conocido como el Gran Pantanal, se trata de una fosa tectónica de más de 100.000 km² rellena por los sedimentos de las mesetas alledañas (chapadas) arrastrados hasta ese lugar por los tributarios del Alto Paraná. El río Paraguay se vuelve sinuoso, penetra en amplias y poco profundas lagunas y se confunde con sus afluentes, la pendiente es mínima, del orden de los 2 cm/km, lo cual dificulta el drenaje. Este ámbito actúa como una gran "esponja" que al saturarse vuelca sus aguas hacia el Sur Oeste en busca del cauce definido del río Paraguay, es decir, tiene el rol de ser el regulador de las aguas de este río.

En el límite Sur de El Pantanal, se encuentra la ciudad de **Corumbá**, donde el río Paraguay es más ancho y profundo y su cauce es más definido. En Corumbá recibe las aguas de la laguna Cáceres, de Bolivia, mediante el Canal Tamengó.

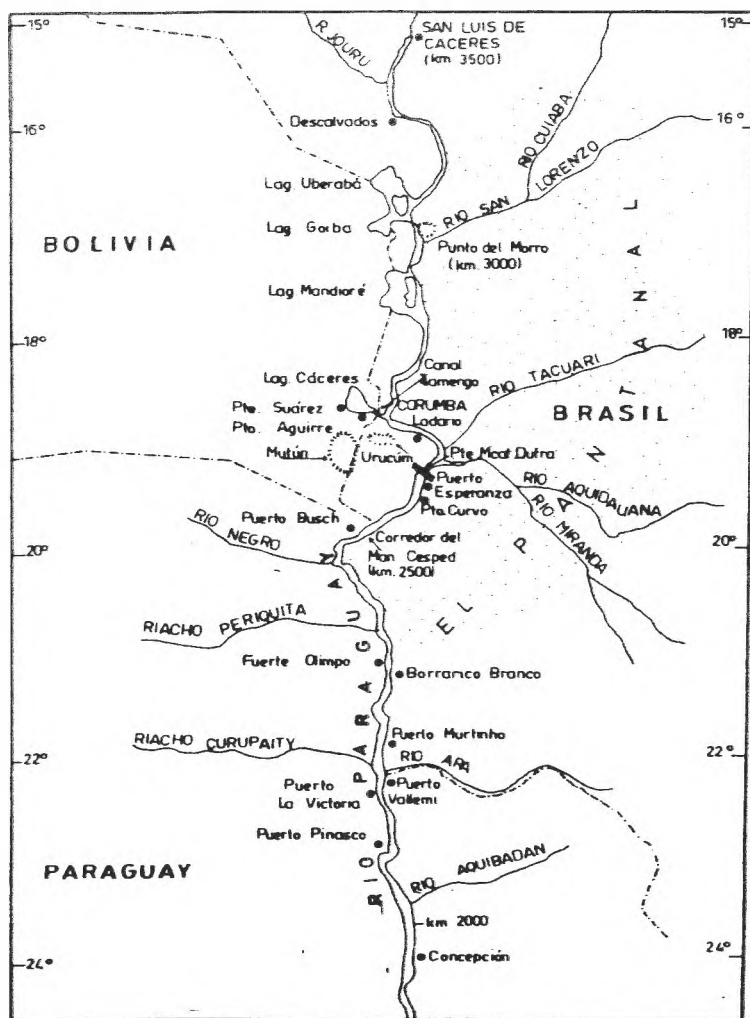
Dentro de Bolivia, la Hidrovía tiene influencia sobre el Departamento de Santa Cruz de la Sierra, territorio dedicado a la actividad agropecuaria; la ciudad de Santa Cruz de la Sierra está comunicada por ferrocarril con Corumbá y San Pablo, en Brasil y con las provincias argentinas de Salta y Buenos Aires. Esta región boliviana encuentra en la minería su recurso principal, especialmente en el gas natural; existe un acuerdo con Brasil en cuanto a la exportación de gas natural a San Pablo por un gasoducto que pase por el Mato Grosso do Sul.

El Prof. Raúl Manoiloff, en su publicación *Hidrovía Paraguay-Paraná. Gran Factor de Desarrollo*, opina que Bolivia podría abastecer a todos los países de la Cuenca del Plata con ese combustible, y dentro de la República Argentina en especial a nuestra región NEA.

En este tramo de la Hidrovía existen varios puertos: los de Bolivia, puertos Aguirre y Quijarro, sobre el Canal Tamengo y Puerto Suárez, sobre la Laguna Cáceres; estos puertos tienen poco movimiento debido a la dificultad que les representa la poca profundidad de la laguna y del canal. Brasil posee Puerto Ladario, y las terminales de Sobramil y Peixino, complementando este conjunto, más al Sur, Puerto Esperanza y Puerto Curvo. Estos últimos están mejor equipados para el transporte de la explotación mineral, pero poseen la dificultad que les representa el Puente Mariscal Dutra, pues los convoyes deben desarmarse y pasar de a poco.

HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
SECTOR PUERTO CACERES - RIO APA

2



FUENTE: Manóloff, Raúl. "La Hidrovia Paraguay-Paraná: Un gran factor de desarrollo".
Demográfica. Revista de Estudios de población Nº 10. Rio de Janeiro, Agosto 1994.

En el corredor del Man Césped (km. 2500), Bolivia encuentra un espacio de 40 km para llegar directamente al río Paraguay, en ese punto se ubica el puerto Busch, el cual necesita de una reactivación y comunicación caminera con la importante área que lo circunda.

Cerca del río Apá se localiza Puerto Murtinho, el primer puerto que, por parte de Brasil, alcanzan a tocar los convoyes que suben por el río Paraguay. Este es un puerto interesante por su ubicación, pues si le accionaran las mejoras que requiere puede convertirse en el acceso de carga y descarga de toda la región del Matto Grosso do Sul.

Conclusiones de la importancia económica y geopolítica del sector Puerto Cáceres-río Apá

El Norte de este sector se desarrolla en el área del Gran Pantanal y abarca e influye directamente sobre la región Sudoeste de Brasil, importante sector por su elevada productividad agropecuaria.

El Pantanal es un sistema de cuyo equilibrio depende el régimen aguas abajo del Río Paraguay, y se encuentra bajo el total dominio del gigantesco Brasil.

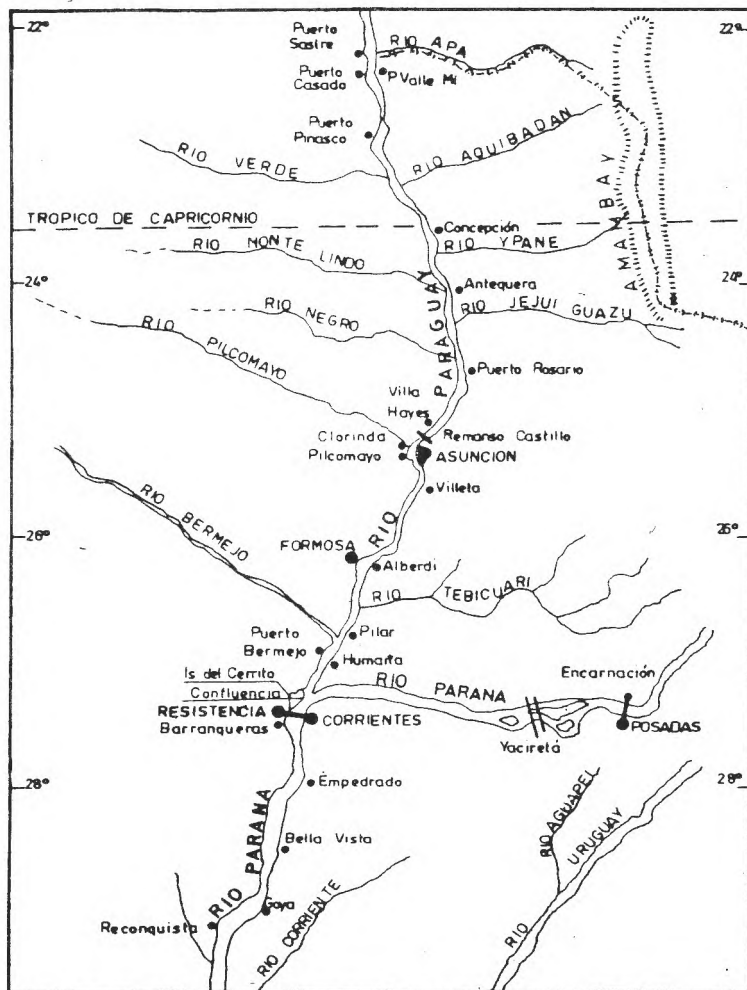
Este tramo se complementa con la existencia de un área de importancia económica basada en su potencial minero. Todo este sector se encuentra articulado por el polo de desarrollo conformado por "el área de Corumbá, Puerto Ladario, Puerto Esperanza y Puerto Curvo, encierra los potentes yacimientos de hierro y manganeso de los Cerros del Mutum y Urucum... tiene además infraestructura portuaria y caminera que la conectan con San Pablo y Santa Cruz de la Sierra; además recoge gran parte de la producción de soja del Matto Grosso, Matto Grosso do Sul y Rondonia y del Este de Bolivia", todo esto canalizable por la Hidrovía Paraguay-Paraná. El párrafo textualizado corresponde a una nota escrita por el Prof. Raúl Manóloff y publicada en el diario *Norte* con fecha 11 de agosto de 1996.

Sector desde el río Apá hasta Confluencia (Ver Mapa N° 3)

El segundo sector en el cual se divide el estudio de la Hidrovía es el trayecto comprendido desde al unión del **río Apá** (km. 2172) con el Paraguay, hasta el punto donde el Paraguay se conecta con el Río Paraná en **Confluencia**, frente a la Isla del Cerrito (km. 1240); esto abarca una extensión de 932 km. Se subdivide en dos tramos:

a) desde el río Apá hasta el río Pilcomayo (km 1619), es decir, se desarrolla en territorio paraguayo a lo largo de 520 km. El río Paraguay en este tramo alcanza un ancho de 650 metros y un lecho mayor de 10 km. Es rocoso y existen bancos de arena, a lo cual se le suman las curvas y así la navegabilidad se dificulta. Las crecientes de los afluentes no coinciden con las del colector, lo cual hace complejo el régimen en su conjunto; en su tramo inferior recibe al Pilcomayo y al Bermejo, éste trae una carga sedimentaria que transfiere al Paraguay y llega aún hasta el Río de la Plata. En este sector la pendiente general sigue siendo baja, 3,5 cm. por kilómetro.

Existen aquí varios puertos por considerar entre los que se destacan Valle-Mi donde se transporta cemento y cal; los Puertos de Sastre, Casado y Pinasco, han sido muy importantes en el tráfico comercial del tanino. En el km. 1940 se encuentra el puerto de Concepción, significaría una salida a las producciones del Sur de Matto Grosso do Sul, para lo cual es necesario realizar algunas modificaciones. El puerto de Asunción, así como la ciudad homónima, capital de la república paraguaya, es el más importante; hasta sus modernas instalaciones aptas para el movimiento de cargas generales, llega el ferrocarril Carlos A.



FUENTE: Manóloff, Raúl. La Hidrovia Paraguay-Paraná. Un gran factor de desarrollo. Demográfica. Revista de Estudios de Población N° 10. Rea. Agosto 1994.

López. La economía del Paraguay tiene sus bases en la actividad agropecuaria: maíz, algodón, caña de azúcar, mandioca y frutales. Desde la década del '70 la economía despegó destacándose el cultivo de la soja y el aprovechamiento del recurso hidroenergético.

b) El segundo tramo que consideramos lo comparten Paraguay y Argentina. Se destaca el puerto de Formosa (km. 1477). La vía férrea General Belgrano lo comunica con Salta; posee instalaciones en buen estado, aptas para el movimiento de cargas en general.

Conclusiones de la importancia económica y geopolítica del sector río Apá-Confluencia

Este sector posee grados diferenciales de desarrollo socioeconómico. Las producciones hacia el exterior son canalizadas por el puerto brasileiro de Paranaguá, en el Atlántico. Debido a las condiciones de mediterraneidad del Paraguay, este país debe aprovechar efectivamente el recurso hidrovía pues su situación geográfica al respecto es óptima: el río Paraguay atraviesa su territorio justo por la mitad, facilitando la articulación de su tráfico comercial fluvial, y aun más, su posición en relación a la Cuenca del Plata es igualmente beneficiosa pues se encuentra en el corazón de la misma. Condiciones éstas que son de relevante interés para salvar su característica de país sin costas marítimas. La efectivización de la Hidrovía incrementaría y mejoraría sus relaciones con nuestro país.

Sector desde Confluencia hasta el Río de la Plata (Ver Mapa N° 4)

El tercer tramo en el cual usualmente se divide al proyecto de Hidrovía Paraguay-Paraná, a los efectos de su análisis, es el que corresponde a los territorios desde **Confluencia** (km. 1240) donde se contactan las aguas del río Paraguay junto a las del río Paraná, conformando una sola corriente de agua, frente a la Isla del Cerrito, hasta el punto donde ésta se encuentra con el río Uruguay y se origina el **Río de la Plata** (km 0); esto abarca un total de 1.240 km. Es en este tramo donde el proyecto de Hidrovía considera al Río Paraná.

Este tramo de la Hidrovía se extiende por el 28% del total de la superficie territorial argentina, influyendo directamente sobre las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Formosa y nuestra provincia del Chaco.

Desde Confluencia el río Paraná integra la Hidrovía Paraguay-Paraná. En territorio argentino el río Paraná tiene características de río de llanura, su ancho oscila entre 700 y 2600 metros. Posee numerosas islas y bancos de arena.

A partir de Diamante (Entre Ríos) se desarrolla el Delta del Paraná a lo largo de 400 km. cuyos bancos de lodo y arena pueden evidenciarse aún en el Océano Atlántico.

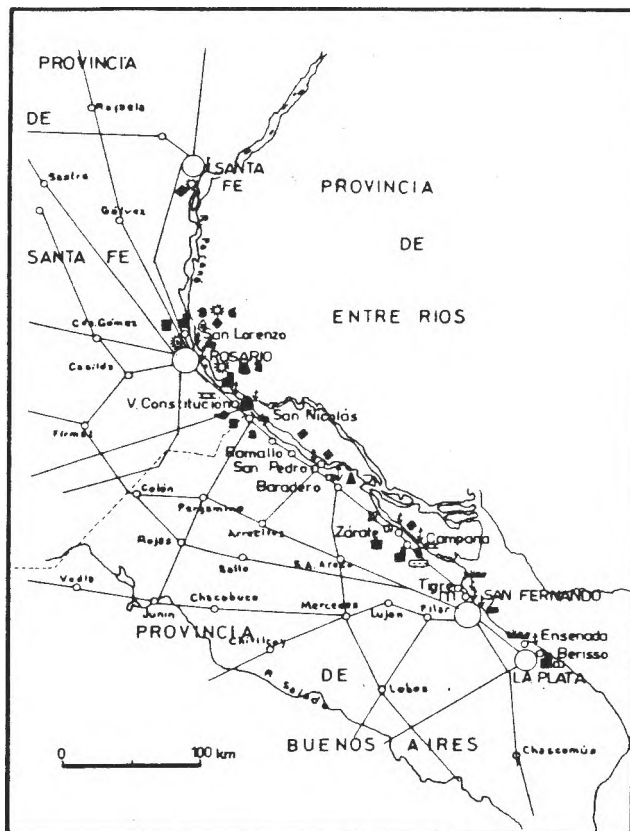
Este tercer trayecto de la Hidrovía se corresponde con las regiones más productivas de la República Argentina. Se presenta el **frente fluvial industrial y portuario de la Pampa Argentina**, (Ver Mapa N° 5), es el tramo que va desde la boca del río Carcarañá hasta la del Riachuelo, en unos 270 km. lineales, "paisaje portuario industrial y paisaje agrario de especialización son las improntas salientes de individualidad del frente fluvial, uno de los espacios singulares de mayor importancia demográfica y económica del territorio argentino... este frente fluvial es la zona de contacto entre la pampa ondulada (el espacio agrícola más rico del país) y la vía de circulación Paraná-Plata (uno de los ejes maestros de intercambio del territorio)..." tal la definición que Federico Daus escribe en el capítulo titulado "La Macrorregión Pampeana Agroganadera, con Industrias Portuarias y Urbanas", del libro *La Argentina. Geografía general y los marcos regionales*.

HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
SECTOR CONFLUENCIA-RIO DE LA PLATA

4



FUENTE: Manóloff, Raul "La Hidrovia Paraguay-Paraná Un gran factor de desarrollo." Demografía. Revista de Estudios de Población Nº 10. Rca. 1994.



FUENTE: Daus, Federico y Yehannes. Año: La macroregión pampeana

REFERENCIAS:

- | | | |
|----------------------|---------------------|------------------------|
| ■ Textil y plásticos | • Químicas | ⚡ Energía térmica |
| ❑ Frigoríficos | ⚡ Petroquímicas | ☒ Energía nuclear |
| ◆ Papel y celulosa | M Fab. automotrices | — Vías de comunicación |
| ⊕ Cerámica | ☒ Mal. ferroviario | ○ Centros urbanos |
| ▲ Molinos | ⚙ Mecánica | |
| ▤ Destilerías | ⚙ Maq. agrícolas | |
| ≡ Metalúrgicas | 🚢 Astilleros | |
| ■ Siderúrgicas | ⚓ Puertos | |

Tomando conciencia de la importancia de estos 270 km. de intensivo aprovechamiento económico dentro del territorio argentino, pensemos en el particular interés que debe la Argentina invertir para utilizar el camino fluvial como una alternativa económica, tan bien complementada por el sistema de carreteras que, en ese sector, está altamente desarrollado.

En el sector Norte de este tramo de Hidrovía se encuentra nuestra región NEA que aparece como un "área periférica con ciertos síntomas de subdesarrollo respecto del resto del país, y éste, a su vez, con síntomas semejantes en relación a los países centrales del mundo, orienta la búsqueda de las energías intervinientes en su proceso geográfico dentro de un ámbito que excede a la propia región y puede ensancharse a escala nacional y extranacional." Estas son palabras escritas por los Dres. Enrique Bruniard y Alfredo Bolsi en el capítulo titulado "Región Agro-Silvo-Ganadera con frentes pioneros de ocupación del Nordeste", de la misma obra de *Geografía Regional Argentina*.

El Prof. Raúl Manóiloff, en su publicación *Hidrovía Paraguay-Paraná. Gran Factor de Desarrollo*, menciona las características de varios puertos de este tramo destacando que son 17 en total los puertos importantes a considerar; para nuestra región NEA se destacan los puertos de Barranqueras y Corrientes.

Puerto de Corrientes: (km. 1208), ubicado a 30 km. de Confluencia, es un puerto de cabotaje, con instalaciones adecuadas para el transporte de cargas; debido al hecho de quedar encerrado por el casco urbano de la ciudad capital no se lo puede ampliar.

Puerto de Barranqueras: (km. 1198). Importante puerto construido sobre el Riacho Barranqueras con capacidad potencial, con destacada infraestructura portuaria: galpones, contenedores, grúas, un moderno elevador de granos con capacidad para 100.000 tn. Como complemento existe Puerto Vilelas, hacia el Sur, cuyo destino sería el transporte de combustibles líquidos y exportación de cereales y oleaginosas.

Para que todo esto funcione, lo cual sería de gran importancia para la región y específicamente para la economía chaqueña, el puerto de Barranqueras requiere de obras de dragado continuo (pues su principal problema son los sedimentos que el río Paraguay deposita en el sector Norte de la Isla Santa Rosa); mejorar los accesos ruteros; reactivar la comunicación ferroviaria con la región NOA; entre otros.

Continúa la lista de puertos en este sector: **puerto de Santa Fe; puertos de San Martín y San Lorenzo; puerto de Rosario**, uno de los principales puertos cerealeros del mundo; **puerto de Villa Constitución y San Nicolás; puertos de Zárate y Campana; puerto de Nueva Palmira...** todos complementan la intensa actividad fabril especialmente la metalurgia y siderurgia del último tramo de este sector.

Conclusiones de la importancia económica y geopolítica del sector Confluencia-Rio de la Plata

En estos últimos 1240 km. de Hidrovía está la síntesis de la gravitación de este proyecto sobre los intereses que la República Argentina puede engendrar para con la Hidrovía, como así también, en particular nuestra región NEA.

Retomando las palabras de los Doctores Bruniard y Bolsi, el NEA está en la búsqueda de energías que aporten a su desarrollo, excediendo el contexto regional a aún nacional; en ese contexto podemos incluir al proyecto de la Hidrovía, como un proceso de integración que favorecerá nuestras economías, comunicará la región con otros focos de desarrollo y elevará su poder productivo.

Pero para esto hay que preparar el escenario. En el Chaco necesitamos un puerto de Barranqueras y un puerto de Vilelas en condiciones óptimas para la transferencia de cargas y utilización múltiple e intensiva; y la producción, tanto primaria como secundaria debe incrementarse, acompañándose de una mayor y mejor oferta de servicios; las rutas y ferrocarriles deben ponerse a tono ofreciendo el necesario complemento ferroviario.

Y debemos puntualizar en esta lista al río Bermejo, tan necesario para el desarrollo chaqueño como un elemento activo, en una utilización múltiple de sus recursos naturales.

Por otra parte, el sector del frente fluvial, concentra el mayor porcentaje del movimiento comercial de toda la Hidrovía. Pero también requiere instalaciones modernas, se deben profundizar canales de acceso y realizar obras de balizamiento y señalización.

CONCLUSIONES

Son varios los factores que gravitan en la efectivización de este proyecto. Pero debe ser incansable la lucha por el reconocimiento del valor que posee para los países de la Cuenca del Plata el contar con un sistema de transporte más barato, internacional y continuo, de día y de noche, con más capacidad de carga, y de los esfuerzos que son necesarios realizar para completar las obras portuarias y de aprovechamiento de la navegación fluvial requeridos; las cuales no son pocas y la urgencia apremia.

Para esto se deben, además, sincronizar las economías regionales, confeccionar un sistema legal común y que contemple las distintas economías y realidades de los países intervinientes.

El párrafo anteriormente citado, del artículo escrito por el Prof. Manoilloff y publicado por el Diario *Norte*, está referido al accionar de la empresa norteamericana American Commercial Barge and Line (A.C.B.L.) en la Hidrovía Paraguay-Paraná transportando hierro desde Urucum hasta la planta metalúrgica SIDERAR con asiento en San Nicolás, Provincia de Buenos Aires; esta empresa tiene previsto realizar una inversión de 65.000.000 de dólares para el servicio completo de barcasas en el ámbito de la Hidrovía Paraguay-Paraná y así aprovechar las oportunidades del MERCOSUR.

Es de gran importancia destacar esta participación. Si bien, una vez más se trata de capitales extranjeros en proyectos de desarrollo de gran envergadura dentro de Latinoamérica y en este caso directamente en Argentina, (capital extranjero sincronizando tiempos latinoamericanos).

HIDROVIA Y MERCOSUR. Factores y elementos de integración sudamericana, paralelos y complementarios, que son exigidos por la realidad internacional de un mundo globalizado.

BIBLIOGRAFIA

- La Hidrovía Paraguay-Paraná. Factor de Integración.* Boletín del Centro Naval, Suplemento N° 763-G-11. Vol. 109. Año 110. Buenos Aires, Argentina.
- Centro Editor de América Latina. *Atlas Físico de la República Argentina.* Volumen 2. Buenos Aires, Argentina, marzo de 1982.
- Cordellier, Serge y Didiot, Béatrice. *El Estado del Mundo 1996. Anuario Geopolítico y Económico Mundial.* Ediciones Akal; Barcelona, España; 1996.
- Manoilloff, Raúl. *La Hidrovía Paraguay-Paraná. Gran Factor de Desarrollo.* Demográfica. Revista de Población N° 10. Resistencia, Chaco; agosto de 1994.

- Roccatagliata, Juan (Coordinador). *La Argentina. Geografía General y los Marcos Regionales*. Editorial Planeta; Buenos Aires, Argentina; agosto de 1992.
- Bruniard, Enrique y Bolsi, Alfredo. *Región Agro-Silvo-Ganadera con frentes pioneros de ocupación del NEA*. Segunda parte, capítulo 4.
- Daus, Federico. *La Macrorregión Pampeana con Industrias Urbanas y Portuarias*. Segunda Parte, capítulo 3.