

ARGENTINA: UN DESAFÍO AL MUNDO PARA SALIR DEL CAOS

LUIS PADIN

El mundo del siglo XXI se encamina hacia la regionalización o bloques. Los suramericanos nos encontramos divididos en repúblicas que no tendrán viabilidad para enfrentar al mundo del presente siglo.

Son múltiples los imperios de la historia de la civilización que han crecido gracias a la unión de sus pueblos e ininidad los ejemplos de los que han caído o desaparecido como consecuencia de sus divisiones internas. Las rápidas y profundas transformaciones que se producen en el mundo actual señalan graves obligaciones a los sectores dirigentes de los países de América del Sur.

La formación de espacios económicos comunes de dimensiones continentales son realidades geopolíticas que conforman los centros de poder que regirán a la humanidad del presente siglo XXI y las individualidades nacionales tendrán escasas posibilidades no sólo de sobrevivir sino también de desarrollarse adecuadamente.

Se vive en un mundo con cambios profundos, extremadamente veloces, con realidades geográficas, económicas, científicas y tecnológicas, las que frecuentemente superan los objetivos geopolíticos seculares que planteaban estrategias enfrentadas en los países del Cono Sur.

Durante esos últimos años se va dando un cambio acelerado desde una política de confrontación hacia otra de complementación que reconoce distintos motivos tales como:

- La realidad de un mundo enfocado hacia la regionalización, a fin de adaptarse con éxito a la globalización.
- Desarrollo del interior mediterráneo para facilitar una amplia integración física.
- Garantizar la seguridad común regional para enfrentar los riesgos de un nuevo orden internacional.

LOS NUEVOS TIEMPOS DE UN MUNDO QUE CAMBIA REQUIEREN TAMBIÉN NUEVAS SOLUCIONES. NOS ENCONTRAMOS EN LA ERA DE LOS ESTADOS-REGIÓN Y EL SIGLO XXI CORRESPONDE A LA CONSOLIDACIÓN DE LOS MISMOS. LOS QUE NO COMPRENDAN LO MENCIONADO DESAPARECERÁN O SERÁN SOJUZGADOS COMO AQUELLOS PUEBLOS QUE NO SUPIERON ADECUARSE A LA REALIDAD DE SUS TIEMPOS.

El hombre no sólo vive en los espacios económicos sino que le da forma a los mismos, emplazando en él sus ciudades, caminos e implantando su cultura y civilización.

El Mercosur, de reciente aparición, significa un proceso de rearticulación regional que apareja grandes cambios en la dinámica geoeconómica y cultural del Cono Sur Americano.

*Egresado de la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano en 1955.
Graduado de Ingeniero Mecánico en 1974.
Navegó en la Flota de YPF.
Fue Inspector de Reparaciones, jefe de la División Talleres de Reparaciones Navales, jefe del Departamento Construcciones navales.
Fue gerente comercial de Astilleros ASTARSA, jefe del Departamento Comercialización de Astillero M.M.M. Domecq García, Marketing Manager del Lloyd's Register of Shipping para Argentina, Uruguay y Paraguay.
Consultor independiente, vicepresidente 2° de Mega Puerto La Plata S.A.
Profesor en la Universidad Tecnológica Nacional La Plata, y en la Universidad Católica La Plata.
Presidente de la Asociación Argentina para el Uso Racional de la Energía.
Presidente de la Fundación Universidad Católica La Plata.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 13.6.2006

Observando un mapa territorial de la región, puede advertirse la conformación de un gran eje geoeconómico que se extiende desde Río de Janeiro hasta Santiago de Chile, pasando por Montevideo y las áreas metropolitanas del Gran Buenos Aires y Gran La Plata que uniendo Atlántico y Pacífico, representa el 75% del PBN sudamericano y el 67% de su población.

Surge así la alternativa futura de profundizar el Mercosur, asegurando la distribución equitativa de los beneficios económicos entre los países miembro, atendiendo los impactos regionales para evitar detrimentos a otros, desarrollar nuevos sectores productivos coordinando políticas que prevean los cambios en el orden internacional y articulando posiciones en dicho campo. Éstos serían los temas sustantivos que juntamente con los de la educación y la cultura se deben tener en cuenta y considerar para el crecimiento y desarrollo de los pueblos del Mercosur.

Dice Peter Drucker: “La cultura es el medio que utilizan las naciones para inscribirse definitivamente en la historia.” Jean Monnet, el inspirador y artífice de la integración europea, ha absuelto posiciones al expresar: “Si tuviera que empezar de nuevo, comenzaría por la educación y la cultura”.

LA CULTURA ES LIBERTAD, ES AUTOGESTIÓN. POR ELLO SE DEBE TENER EN CUENTA QUE “NO ES EL ESTADO EL QUE CREA LA CULTURA SINO QUE SON LAS CULTURAS LAS QUE CONFIGURAN LOS ESTADOS. LA SOCIEDAD CIVIL ES A LA VEZ EL MARCO Y EL CORAZÓN DE LA CULTURA.

Debe dejarse debidamente aclarado que integración no significa abandonar ni renegar de la idea de Nación y que, por el contrario, se apoya en ella al estimar que la misma se fundamenta en un “ethos” que refleja la conciencia colectiva respecto de un pasado y su proyección en el futuro. Los pueblos son hijos de su historia la que es la visión retrospectiva del futuro.

Dentro del escenario internacional actual se van formando bloques o espacios económicos, que constituyen los grandes centros de poder. La integración económica debiera ser complementada por la integración cultural. René Maheu dijo: “Todo crecimiento que apunta a una calidad de vida depende fundamentalmente de la cultura, entendida la misma como calidad de vida, como expresión de existencia de un pueblo y de sus razones de vivir”.

Hasta hoy, en general, se ha puesto énfasis en la integración económica, pero no debe olvidarse que el Mercosur comprende distintos aspectos de igual importancia como los aspectos sociales, legislativos, cultural, científico, etc. Sin embargo la integración sólo será posible si no se la fragmenta, si se considera a la persona no como objeto sino como sujeto de este proceso en su amplia dimensión.

Cabe señalar que las provincias argentinas Formosa, Chaco, Corrientes, Misiones, Entre Ríos y Santa Fe, integrantes de la Comisión Regional de Comercio Exterior del Nordeste Argentino y Litoral, conforman juntamente con los estados brasileños de Matto Grosso do Sul, Río Grande Do Sul, Santa Catarina y Paraná la Comisión del Sur y llevan a cabo un proceso de integración regional cuyo marco jurídico internacional es el “Protocolo N° 23 Regional Fronterizo” firmado entre la Argentina y Brasil el 29 de noviembre de 1988. Los alcances de este proceso comprenden aspectos comerciales, empresariales, energéticos, transporte, culturales, etc.

Con referencia a los aspectos culturales, en oportunidad del encuentro de los presidentes de la Argentina y de Brasil en Uruguayana el 22 de agosto de 1989, y en coincidencia con la reunión de los gobernadores de las provincias mencionadas integrantes de la Comisión del Sur, se decidió constituir una Comisión de Cultura Regional. Sus acciones comprenden entre otras:

- Declarar de interés común de la región a la cultura guaraní.
- Recomendar la institucionalización del intercambio académico de profesores y estudiantes entre las universidades argentinas y brasileñas de la región.

- Recomendar la realización y difusión de un programa mensual de televisión por las emisoras estatales de Brasil y la Argentina.
- Realizar un trabajo conjunto de reivindicación y apoyo a las ruinas jesuíticas.
- Celebrar reuniones periódicas entre los directores de cultura de las provincias integrantes de la CRECENEA y de los estados de CODESUL.

Una de las iniciativas más importantes fue la creación de la Asociación de Integración Regional Universitaria (ADIRU). Este hecho tuvo lugar en ocasión del Primer Encuentro Universitario Argentino-Brasileño de Integración Regional, que se llevó a cabo en Resistencia (Chaco) el 1° de junio de 1990, con la participación de la Universidad Nacional del Nordeste, Universidad Nacional de Formosa, Universidad Tecnológica Nacional, Universidad Federal de Santa María, Universidad Federal de Río Grande del Sur, Universidad Católica de Pelotas, la Pontificia Universidad Católica de Río Grande del Sur y Universidad Estadual de Maringa.

La ADIRU es una sociedad civil no gubernamental, sin fines de lucro, que tiene por finalidad “promover y desarrollar acciones que tiendan a consolidar la región en sus aspectos económicos, sociales, culturales y políticos, en el ejercicio de sus funciones específicas de docencia, investigación, extensión y crítica cultural”.

La estructura orgánica de esta asociación se conforma con un Consejo de Rectores, integrado por los rectores de todas las universidades signatarias, y entre sus variadas funciones merece destacarse el establecer las acciones necesarias para el desarrollo e intercambio de tecnologías requeridas por la región.

Un hito en la historia de ADIRU lo constituye la vinculación asociativa con la Asociación de Integración Universitaria Argentino-Paraguaya, que se documentó en la Declaración de Asunción del 15 de octubre de 1991 en la que se manifestaba: “entendemos que esta integración no será completa en el contexto del Mercosur hasta que tengamos incorporadas las universidades hermanas de la República Oriental del Uruguay”. No se incluían en la Declaración referencias a las universidades de Chile, Bolivia o del resto del territorio de la República Argentina.

El 30 de junio de 1995 los gobernadores de las provincias integrantes del CRECENEA – LITORAL y de los estados que conforman el CODESUL, en Paso de los Libres (Corrientes), resolvieron crear el FORO PERMANENTE de GOBERNADORES de CRECENEA y CODESUL, el que análogamente al Mercosur debía mantener un mínimo de una reunión anual.

Estas situaciones son causa de luchas de valores e intereses en donde el hombre, desvalorizado, sufre las consecuencias del capricho de un líder cuyos errores se justifican como consecuencia de disposiciones de sus antecesores.

Luis Alberto Moniz Bandeira en su obra *Argentina, Brasil, Estados Unidos - De la Triple Alianza al Mercosur*, refiriéndose a Brasil, expresa que la importancia para la política externa brasileña de Asia, África e inclusive Europa ha sido desde 1945 (y seguirá siéndolo) relativamente marginal respecto de la importancia central de los Estados Unidos sobre su política interna y sobre la sudamericana, quedando la Argentina en segundo lugar por su relación esencial en cualquier estrategia relativa al subcontinente.

EN LA POLÍTICA INTERNA DE BRASIL, LOS ESTADOS UNIDOS TIENEN UNA IMPORTANCIA CENTRAL QUE SE EXTIENDE A LA POLÍTICA SUDAMERICANA Y EN SEGUNDO LUGAR SE ENCUENTRA LA ARGENTINA POR SU RELACIÓN ESENCIAL EN CUALQUIER ESTRATEGIA RELATIVA AL SUBCONTINENTE.

Las relaciones entre la Argentina y Brasil estuvieron caracterizadas por la rivalidad, con momentos de aproximación, en general frustrados por la acción de las grandes potencias.

Estas rivalidades se iniciaron con la expansión territorial brasileña y la disputa por el Río de la Plata, vía de acceso esencial al interior del continente y a las importantes riquezas mineras.

El destino de la sociedad brasileña jamás podrá ser limitado teniendo en cuenta las dimensiones de su territorio, de su población, de su PBI, su localización geográfica y los desafíos de sus disparidades sociales y vulnerabilidades externas. Brasil, Estados Unidos y China están dentro de los países con mayor PBI del mundo.

El territorio brasileño no sufre desastres naturales de significación y cuenta con condiciones climáticas moderadas, existiendo en el mismo el mayor volumen de biodiversidad y agua potable, tierras cultivables con una capacidad de producción para alimentar a 600 millones de seres humanos, recursos minerales variados de gran potencial y calidad. La población brasileña utiliza una sola lengua, no presenta conflictos étnicos o religiosos, crece 1,7% anualmente y se estima que sobrepasará los 200 millones de habitantes en el año 2020, lo que le permitirá articular un mercado de dimensiones continentales, de menor vulnerabilidad a factores externos, con capacidad de desarrollar casi todas las actividades productivas, cualquiera que sea su escala mínima.

EN LOS ÚLTIMOS CIENTO AÑOS EL PBI BRASILEÑO FUE EL QUE PRESENTÓ EL MAYOR CRECIMIENTO DEL MUNDO, LO QUE MUESTRA UNA SIGNIFICATIVA ACUMULACIÓN DE CAPITAL, CAPACIDAD TECNOLÓGICA DE SUS EMPRESARIOS, INGENIEROS Y OPERARIOS, SEÑALANDO ASÍ SU APTITUD DE EXPANSIÓN Y DIVERSIFICACIÓN.

Desde 1822 hasta el presente existen en Brasil dos corrientes de pensamiento y acción política. La PRIMERA representada por el barón de Mauá, Alves Branco, Getulio Vargas, Juscelino Kubitschek y otros que comprendieron la necesidad de promover la industrialización del país, de construir, expandir e integrar su mercado interno, de desarrollar su capacidad tecnológica, de diversificar sus relaciones con el exterior y de reducir su vulnerabilidad y dependencia respecto de las grandes potencias.

La SEGUNDA corriente de pensamiento y acción tienen entre otros como exponentes al vizconde Cairú, Tavares Bastos, Castelo Branco y Fernando Collor que consideran que la inserción de Brasil debería hacerse a través de las ventajas comparativas de su suelo y clima, del privilegio al capital, la empresa y la tecnología de los extranjeros, de una supervalorización de la estabilidad monetaria y de la libertad cambiaria.

Para la política mundial, Brasil es la América portuguesa que no se desintegró y que mantuvo su unidad económica, social y política a la inversa de lo que ocurrió en la América española, fragmentada en más de diez Estados. El Reino de Brasil, ya apartado de Portugal y como Estado organizado desde 1822 dispuso de un aparato burocrático-militar que, con una gran experiencia diplomática, ejerció durante el siglo XIX su primacía en la Cuenca del Plata, donde los Estados todavía no estaban consolidados tanto en la Argentina, Uruguay, Paraguay y Bolivia como en el resto de América del Sur.

Frente a la creciente internacionalización, la tendencia para la integración de Brasil y la Argentina impulsó la formación del Mercosur con el objetivo de la creación de un Estado Multinacional a imagen de la Unión Europea, mediante la integración de todos los países de América del Sur y en base al Eje Río de Janeiro-San Pablo-Mendoza Rosario-Buenos Aires que corresponde a la región de mayor desarrollo de subcontinente y que se extiende por casi toda la Cuenca del Plata.

LA VOCACIÓN DE AMÉRICA DEL SUR ES LA DE CONSTITUIR UN ESPACIO ECONÓMICO INTEGRADO, UN MERCADO AMPLIADO POR LA REDUCCIÓN O ELIMINACIÓN DE TRABAS Y OBSTÁCULOS AL COMERCIO Y POR LA MEJORA DE LAS CONEXIONES FÍSICAS DEL TRANSPORTE Y COMUNICACIONES.

La realidad del siglo XXI nos indica que los grandes conflictos recién se están perfilando. El panhispanismo posee una realidad cultural pero carece del fundamento económico mientras que el panamericanismo tiene una base económica pero carece de una realidad cultural.

La primera mitad del siglo XX asiste a la progresiva expansión económica norteamericana en América latina con una pausa en los años 30 por motivos de la Gran Depresión y sus secuelas que alentaron las políticas de sustitución de importaciones en América latina y el arranque de un proceso de industrialización ya ponderable en México, Brasil y la Argentina. Esa primera mitad del siglo genera el intento del ABC (Argentina, Brasil y Chile), concebido en 1910 por el barón de Río Branco y Roque Sáenz Peña. En 1940 tuvo lugar el primer Tratado de la Cuenca del Plata entre la Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, que quedó rápidamente en letra muerta por el gran oleaje panamericanista de la Segunda Guerra Mundial. Este Tratado de la Cuenca del Plata fue la primera semilla ignota del Mercosur.

Puede hablarse de una civilización atlántica sudamericana integrada por las culturas y subculturas correspondientes a las distintas etnias y pueblos existentes en Brasil, la Argentina, Uruguay y Paraguay, países vinculados desde los tiempos prehistóricos, cuando aún ellos no existían ni política ni jurídicamente como tales, por relaciones de todo tipo en el orden natural y en el orden humano.

Si se contemplan las realidades continentales desde el punto de vista geográfico, que a la postre convoca al concurso del análisis sociológico y a la síntesis etnológica, puede considerarse la existencia de una América Atlántica y otra Pacífica. Cada una de ellas posee individualidades geológicas, orográficas, climáticas y ecológicas peculiares con entonaciones propias, una declinación telúrica y antrópica que las distingue al par que las complementa.

La zona oriental de Sudamérica es el vertedero de grandes ríos que con extensos recorridos descargan hacia el Atlántico, entre los que se destacan el grandioso Amazonas, el Orinoco y, desde las mesetas y sierras interiores de Brasil, el río San Francisco, padre de la unidad brasileña y el majestuoso Paraná que recibe desde el Mato Grosso al Paraguay por margen izquierda y con el Uruguay descarga en el amplio Río de la Plata, cuya configuración constituye una estratégica escotadura.

Cinco países (la Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay) están vinculados por la red fluvial que indirecta o directamente desemboca en la escotadura platense. La historia y la geografía de Sudamérica han puesto de relieve, vívidamente, la importancia estratégica, política y cultural que posee esta cuenca. Desde más de un enfoque el centro de gravedad del Mercosur se encuentra en ella, lo cual no excluye de sus beneficios a las zonas meridionales de la Argentina y del norte y nordeste de Brasil.

ESTA MAJESTUOSA CUENCA DEL PLATA VIERTI AL OCÉANO ATLÁNTICO UN CAUDAL MEDIO DE 22.000 M³/SEG, QUE REPRESENTA EL 4,5% DE LA DISPONIBILIDAD DEL AGUA DULCE DEL MUNDO.

Todos conocemos el signo geopolítico de este río, disputado ayer por los imperios coloniales de Portugal y España, cuyas tierras constituyeron el engramillado escenario de la Jesuítica Vaquería del Mar y que luego fundaron el complejo cultural de la vaca y el caballo.

Se sucederían en la América del Sur las luchas entre la "civilización" urbana y la "barbarie" rural, entre la gente del puerto y la del interior, enfrentamiento que se prolongará adquiriendo matices nacionales y locales, con el choque de realistas y patriotas, unitarios y federales, industriales y estancieros, centralistas y regionalistas, cuyos episodios pretéritos alumbran nuevas modalidades de enfrentamientos entre el "progreso" y la "tradición", entre el cosmopolitismo maquinista e industrial y el aldeanismo artesanal y latifundista.

Sobre la base de todo lo anteriormente mencionado, cabe preguntarnos: **¿Cómo hacer de la Argentina un país serio y confiable al mundo? ¿Cuál es su destino?**

Surge indudablemente que su destino está orientado hacia el Atlántico y por lo tanto es marítimo.

Existen muchos aspectos y factores a analizar y resolver pero comenzaremos por uno de los más importantes como es el “transporte terrestre”. Las diferencias de costo del transporte en llanura respecto al de altura, ya sea en camión o en ferrocarril, no admiten discusión alguna. El que pretende cruzar con cargas la Cordillera de los Andes por los pasos fronterizos (sin entrar a considerar las condiciones climatológicas) implica elevar la carga a 4.000 msnm (metros sobre el nivel del mar), o sea que se deben recorrer 100 m por cada 4 m que nos elevamos; es decir elevarnos 4.000 m en la montaña equivale a recorrer una distancia de 100 km en llanura.

VALE DECIR QUE QUIEN PIENSA TRANSPORTAR SUS CARGAS POR PUERTOS DEL PACÍFICO CON DESTINO A EXTREMO ORIENTE DEBERÁ ESTIMAR MUY BIEN SUS COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE PUES EL CRUCE DE LOS ANDES OBLIGA A RECORRER 200KM EQUIVALENTES DE CAMINO DE MONTAÑA LO QUE DA UN HANDICAP A FAVOR PARA LA CUENCA DEL PLATA.

No hemos considerado la carencia de infraestructura en la Costa del Pacífico para almacenaje de granos y la congestión de vehículos de transporte en los pasos fronterizos. Transportar por vía terrestre a un puerto del Pacífico, por ejemplo 60.000 t de granos, implica utilizar 2.000 camiones, ¡120 km de ruta ocupada! Este ejemplo sólo se refiere a una carga hipotética de un buque de 60.000 DWT (o TPB), pero el transporte oceánico competitivo se logra actualmente con los colosos del mar de 125.000 DWT. No se discute la carga de contenedores que tengan por destino la costa del Pacífico de Canadá o Estados Unidos.

Transportar por ferrocarril esa misma carga implicaría utilizar treinta formaciones ferroviarias, dato a título ilustrativo, pues actualmente no se cuenta con ese medio de transporte. Reconstruir el viejo túnel o en su defecto realizar el nuevo de media altura significa una fuerte inversión cuya factibilidad técnica, económica y estratégica deberá ser estudiada.

Con respecto al transporte marítimo y fluvial se puede ver que nuestra costa Atlántica con su dilatado litoral marítimo no presenta características favorables para la construcción de un puerto de aguas profundas, moderno, seguro y eficaz con la salvedad de Bahía Blanca que se encuentra en el extremo de la pampa húmeda y comienzo del desierto; este puerto cuenta con un hinterland propio.

El Río de la Plata es la única entrada al continente desde el Cabo San Roque hasta el Cabo de Hornos y constituye la salida natural de toda la Hidrovía Paraná – Paraguay. Su cuenca de aporte tiene 3.200.000 km que se distribuyen según el siguiente detalle:

Río Paraná	1.607.000 km ²	Argentina	1.034.000 km ²
Río Paraguay	1.097.000 km ²	Brasil	1.414.000 km ²
Río Uruguay	361.000 km ²	Bolivia	204.000 km ²
Río de la Plata	135.000 km ²	Paraguay	407.000 km ²
		Uruguay	141.000 km

No existe región alguna en el mundo que ofrezca las ventajas que la simple geografía le otorga a la Cuenca del Plata, que sólo pueden perderse por un cataclismo universal o una política exterior (como en parte ha ocurrido) que no entienda cabalmente el inmenso valor de la economía de las exportaciones en todo tipo de productos. Nuestro territorio por su fertilidad presenta tres:

- La primera es que durante el invierno, la masa de la población del Hemisferio Norte dispone de la producción del Hemisferio Sur.
- La segunda, tiene escasa población y si se considera que si se descuentan los 14.000.000 habitantes del Gran Buenos Aires la zona productiva en todo el país cuenta con 7,1 hab/km², Demográficamente corresponde a un desierto. “Un desierto en la región más importante del mundo en la producción de alimentos que debieran ser industrializados al máximo”.
- La tercera es que somos la única región del mundo (Cuenca del Plata) que puede producir **Los cuarenta productos esenciales con los que se alimenta el ser humano.**

Por no haber comprendido lo anterior, la Argentina perdió los grandes mercados de carnes, cereales, frutas, etc. Una de las causas de dicho disenso fue precisamente no tener un sistema de acceso ferroviario y caminero, veloz, potente y moderno a nuestros puertos; además de no poseer un moderno Puerto de Aguas Profundas.

Desde 1950 existen las mismas 1.500 millones de hectáreas fértiles en el mundo para la obtención de alimentos, mientras que la población mundial creció al doble y avanza con un crecimiento anual de 100 millones de habitantes. Para el presente siglo se requieren más de 2.500 millones de hectáreas para cubrir el déficit de alimentos. Nuestra pampa húmeda tiene gran importancia para paliar esa desgarradora hambruna que se acerca.

Hoy en el mundo 15 millones de personas mueren de hambre anualmente y 800 millones padecen de desnutrición. La Argentina necesita y debe producir más y exportar más. Considerando la globalización, que incide negativamente en la distribución de la riqueza, las fronteras nacionales no se corresponden con el producto de cada región y las necesidades de cada habitante.

Cuando se habla de la Argentina como país rico se debería preguntar: ¿para qué espacio temporal? La riqueza de ésta se basó siempre en *commodities* y no en el valor agregado que la era industrial convalidó; para nosotros siempre fue más fácil vender *commodities* y comprar valor agregado. Desde 1860 a la fecha, los *commodities* se depreciaron fuertemente mientras que la población de nuestro país creció en forma notable, haciendo bajar drásticamente el PBI. per capita, al mismo tiempo que también se fue reduciendo su capacidad de compra.

El comercio internacional, es decir importaciones más exportaciones, creció desde el final de la Segunda Guerra Mundial hasta principios de este siglo XXI desde 500 billones de U\$S a más de 8.000 billones. Durante mucho tiempo la Argentina no incrementó su comercio exterior a un ritmo similar.

**LA EXTREMA POBREZA ES HOY CULPA DE TODOS Y PROVIENE DE NO
HABER SABIDO DESARROLLAR EL PRODUCTO INDUSTRIAL QUE SUPLIERA
EL DÉFICIT DE FALTA DE VALOR AGREGADO.**

El destino marítimo de la Argentina es inexorable y no ha sido entendido en el pasado por lo que cabe despertar de ese letargo. Nuestro país desarrolló una agresiva política de penetración hacia el interior hasta fines de la década del 30, se navegaban los ríos con relativa frecuencia, se disponía de eficientes puertos fluviales y marítimos para el tamaño de buques de aquellos tiempos en los que Rosario de Santa Fe le discutía el liderazgo mundial a Chicago como puerto cerealero.

Se construían ferrocarriles que atravesaban las fronteras y llegaban a todas las capitales de los países vecinos, pero surgió y se fueron acentuando las graves dicotomías económicas y sociales de la Argentina opulenta y desarrollada a la Argentina postergada, aislada y miserable con índices de pobreza, desnutrición, mortalidad infantil, desocupación y otros males inaceptables que imperiosamente debemos erradicar sin dilación.

El Paraná y sus afluentes deben convertirse en la gran hidrovía del transporte fluvial, ya que dentro del concepto de “transporte multimodal” deberá complementarse con las rutas y los ferrocarriles para lograr una eficiente capacidad de movilización de cargas y atender la demanda de un futuro no muy lejano de estas regiones centrales de la Cuenca del Plata. A los productos agrícolas, ganaderos, forestales se deben agregar las importantísimas reservas potenciales de minerales (hierro y manganesos de elevada ley) de los yacimientos del Mutum en Bolivia y el Urucum en Brasil. La explotación intensiva de ambos yacimientos permitiría extraer 100 millones de toneladas anuales durante 400 años según estimaciones realizadas.

Se vuelve así al caso del transporte de 60.000 t las que por vía terrestre requieren 2.000 camiones o 30 formaciones ferroviarias, mientras que usando la hidrovía necesitaríamos sólo dos trenes de 10 barcasas con remolcador de empuje. El costo por tonelada/km según datos de los puertos de Rosafé es de:

Camión	0,05 U\$S
Ferrocarril	0,03 U\$S
Barcaza	0,01 U\$S
Buque marítimo	0,0012 U\$S

Se evidencia así que para cierto tipo y volumen de cargas, el transporte por agua ofrece ventajas que a su vez se potenciarían mediante mejoras en la hidrovía. Por medio de ella se le devolvería al río el protagonismo histórico, impulsando las producciones agropecuarias e industriales de la región, posibilitando mayor empleo. Además se elevarían las condiciones de vida de los pueblos ribereños, incentivando la participación privada al optimizarse la localización de polos de desarrollo.

EL CONO SUR DE AMÉRICA TIENE UN DESTINO MARÍTIMO: “LOS PAÍSES RIBEREÑOS NO LIMITAN CON EL MAR, SE EXTIENDEN EN EL MAR”.

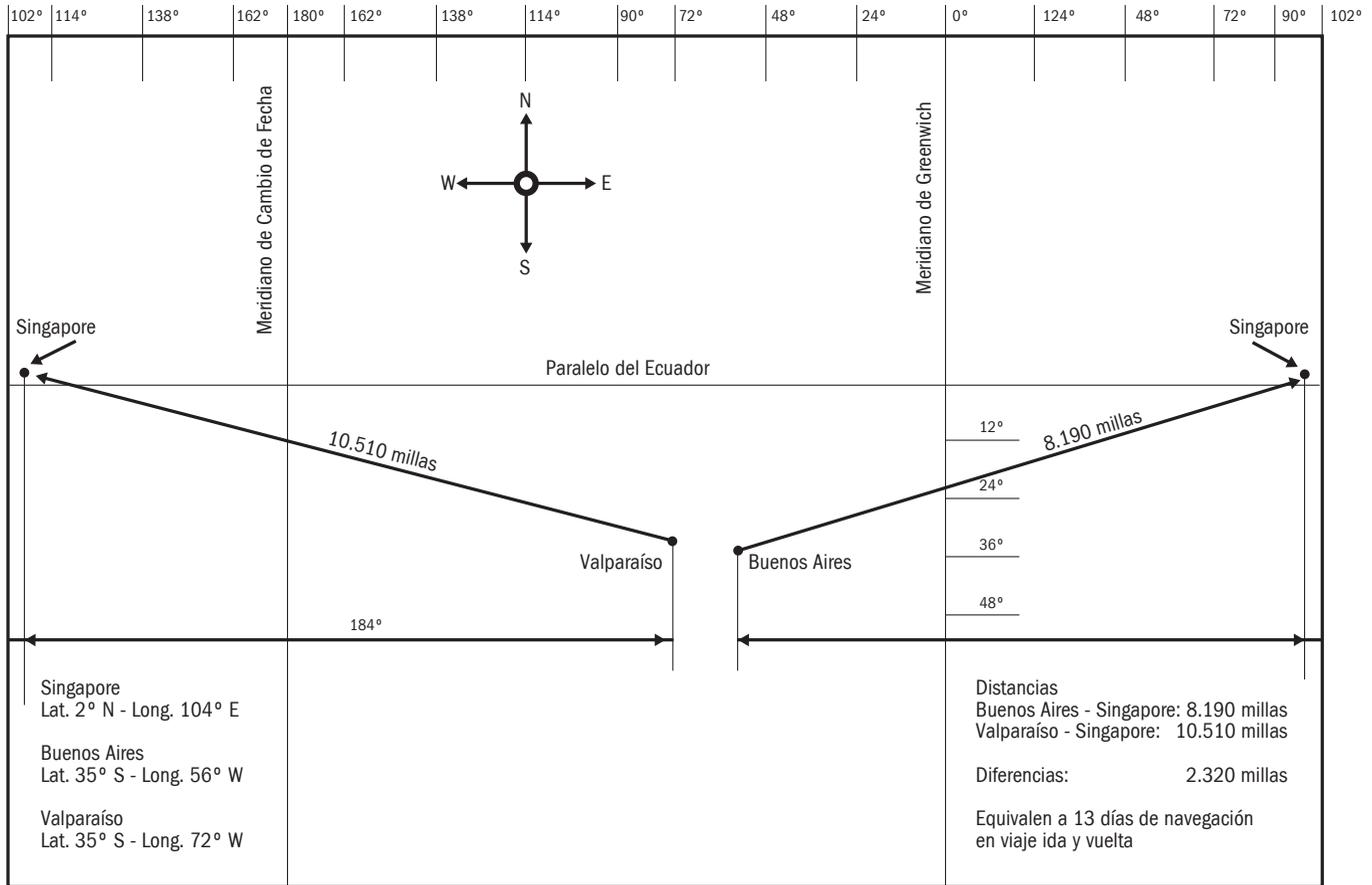
Debemos conectarnos y comerciar de ser posible con todo el mundo, tal como lo hacen los países desarrollados, o al menos intentarlo; la tarea no es sencilla, pero debemos realizarla. La solución de nuestros problemas no están escritas en ningún libro, he aquí el desafío. No se ha avanzado lo suficiente en incrementar nuestras exportaciones de mayor valor agregado fuera del Mercosur. Las tasas de crecimiento de estas exportaciones son totalmente insuficientes. Nos encontramos en una zona de extrema importancia donde es necesario reforzar la inversión en sectores de productos comercializables internacionalmente.

EL INCREMENTO DE LA PRODUCTIVIDAD ES EL FACTOR DE RIQUEZA MÁS IMPORTANTE PARA UNA NACIÓN.

Sin dejar de mirar al Norte deberíamos intensificar nuestras relaciones comerciales con aquellos países que se encuentran al este de la boca del Río de la Plata, o sea **buscar terceros mercados**. Si nos detenemos a observar la geografía, veremos que la boca del Río de la Plata se encuentra a 16.000 km de Nueva York y del Canal de la Mancha; a 12.000 km de la entrada al Mediterráneo; pero sólo a 8.000 km de Ciudad del Cabo, África, un continente con más de 412 millones de seres humanos asentados en los países ribereños subsaharianos.

Si continuamos observando más al este nos encontramos con Malasia, Asia y Oceanía, con una población de 3.170 millones de seres humanos, países con riquezas naturales, oro, diamantes, petróleo, maderas finas, etc., pero con hambre. Encontrándonos nosotros en el Cono Sur con alimentos, pienso que deberíamos ingresar en esos mercados con el sistema de intercambio compensado.

Una observación más detenida de esa geografía nos permite encontrar al puerto hub o puerto pivote más importante de extremo Oriente, Singapur, y posteriormente China y Japón, lo cual debe resaltarse como de gran importancia.



EL PUERTO DE SINGAPUR SE ENCUENTRA 2.320 MILLAS NÁUTICAS MÁS CERCA DEL RÍO DE LA PLATA QUE LOS DEMÁS PUERTOS DE LA COSTA DEL PACÍFICO SUR.

Esta distancia de 2.320 millas implican no menos de 6 días de navegación de ida y similar de vuelta. Además de Singapur y a título ilustrativo presentamos las distancias desde el puerto Antofagasta, en Chile, a otros puertos de Asia y cuáles son desde esos mismos puertos las distancias respectivas a la boca del Río de la Plata: (*)

PUERTO	Desde Buenos Aires (millas)	Desde Antofagasta (millas)
Singapur	8.190	10.510
Jakarta (Indonesia)	8.800	10.160
Manila (Filipinas)	10.210	10.290
Hong Kong (China)	10.380	10.580
Taipei (Taiwán)	10.790	10.540
Shangai (China)	11.100	10.480

De este sinóptico cuadro de referencias podemos destacar diferencias a favor de los puertos del Pacífico en tres, que son:

- 1) Hong Kong 200 millas
- 2) Taipei 250 millas
- 3) Shangai 620 millas

Pero si ahora consultamos el "The World Showing Bad Weather Areas and Periods" del *Lloyd's Maritime Atlas*, vemos que el amplio espejo del Océano Pacífico presenta mayor preeminencia de condiciones atmosféricas adversas y durante tiempos más prolongados que las que se presentan en el Océano Atlántico en su cruce desde el Río de la Plata al Canal de Mozambique.

(*)
 Mapa 151. "Defense Mapping Agency Hydrographic Center", Washington.

Se presentan así dos situaciones de compensación para la boca del Río de la Plata; la primera es que las distancias se reducen en tiempo por los factores climáticos y la segunda es que por esos mismos factores el costo del seguro también se reduce por el menor riesgo.

Por otra parte, con la cesión del Canal de Panamá, el tráfico marítimo internacional se acomodó en el sentido de los paralelos del globo terráqueo y los océanos comenzaron a ser surcados por los buques Post- Panamax y los Cap-Size, es decir por los colosos flotantes del mar de más de 125.000 DWT. El tráfico en el sentido de los meridianos se realiza con buques de menor porte a los que se denominan Feeders (Alimentadores) y en consecuencia en el negocio marítimo internacional aparecen los puertos hub, o sea puertos de concentración y distribución.

Es el mar quien juega un papel preponderante en el futuro económico y de bienestar de nuestros pueblos. **El mar es una parte constitutiva del poder económico del Estado** (Gorshkow – Rusia).

AMÉRICA DEL SUR NECESITA UN PUERTO HUB, UN PUERTO EFICIENTE, MODERNO Y DE COSTOS OPERATIVOS COMPETITIVOS; UN PUERTO AL CUAL PUEDAN ACCEDER Y OPERAR SIN INCONVENIENTES LOS COLOSOS FLOTANTES DE 125.000 DWT; UN PUERTO QUE SE COMPLEMENTE CON LOS YA EXISTENTES; UN PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN EL RÍO DE LA PLATA.

El majestuoso y poco profundo Río de la Plata es un delta sumergido con canales dragados artificialmente que admiten ser navegados y brindan acceso a los puertos de Buenos Aires, La Plata y a los situados en Rosafé, por buques de 60.000 DWT que zarpan hacia el mar con el 60% de su capacidad de carga, generando un falso flete que influye directamente sobre el precio de venta de nuestros productores. Esos buques continúan sus cargas en el puerto de Santos (Brasil), donde sufren demoras que juntamente con el falso flete afectan negativamente el precio de venta del producto nacional.

A principios del siglo XX, el Alte. Juan P. Sáenz Valiente realizó el relevamiento total del Río de la Plata. En dicho trabajo, Sáenz Valiente demuestra que el Canal de la Vaguada o Thalweg del Río de la Plata es el Canal Magdalena, canal recostado a unos 5 km de la ribera de la provincia de Buenos Aires. Cabe señalar que los actuales Canales Intermedio y Punta Indio tienen soleras o sea un ancho de 80 a 100 m, mientras que el Magdalena presenta una solera de 200 m. La intersección del Intermedio con el Punta Indio, área fluvial denominada el Codillo, es el lugar determinante de la profundidad en 32 pies al cero de estos canales.

El Canal Magdalena relevado por Sáenz Valiente tiene desde que se lo conoce 15 pies de profundidad, lo que indica la existencia de autodragado; asimismo durante su relevamiento se efectuaron batimetrías HASTA 32 METROS DE PROFUNDIDAD, sin encontrar en toda su extensión fondo rocoso o pétreo. Precisamente, Sáenz Valiente en su trabajo de hace un siglo recomienda que el puerto del futuro (hace 100 años) debe construirse en el canal de la Magdalena, en coincidencia con el estudio sobre transporte que hiciera la Fundación Okhita para nuestro país donde en el informe conocido como Okita II recomienda, al referirse al puerto de Buenos Aires, que la Argentina necesita un puerto de aguas profundas al sur de Buenos Aires

En conclusión se me ocurren cuatro reflexiones;

LA PRIMERA: quienes estamos, vivimos, estudiamos, trabajamos al sur del paralelo 35° S, debemos comenzar a trabajar en la creación del EJE BIOCEÁNICO CULTURAL, mediante la integración de las universidades públicas y privadas del Uruguay, de Chile, de las provincias de Buenos Aires, San Luis, Córdoba, Mendoza, San Juan, La Pampa, Neuquén y, lógicamente, las de la Patagonia.

Se deberán desarrollar los temarios socioculturales de interés de la integración; creo que nadie mejor que los profesionales de las Ciencias Sociales y de Educación y de la Universidad que decida tomar la posta de lanzamiento de este desafío de Integración. Se deberá informar e interesar a las universidades de la región mencionada. Se deberán comenzar las acciones de gestión correspondiente ante los organismos gubernamentales que faciliten la concreción de un documento similar al Protocolo N° 23 Regional Fronterizo.

LA SEGUNDA: interesar a los distintos estamentos del Estado, al capital de riesgo privado de la inversión y a la opinión pública de la necesidad de construir en el Río de la Plata un puerto de aguas profundas, localizado en las cercanías de la ciudad de La Plata. La obra consiste en dragar hasta 50 pies de profundidad el Canal de la Magdalena; construir muelles paralelos a las líneas de agua, vinculados a la ribera por un ferro viaducto que lo conectaría con todo el país sin pasar por Buenos Aires y descongestionándolo. Además se deben incluir los muelles y toda la infraestructura operativa propia portuaria, edilicia y urbanística, sistemas de información y comunicaciones, etc. En síntesis, un puerto que devuelva la autonomía de la Cuenca del Plata y asegure a la República Argentina no quedar marginada del tráfico marítimo internacional.

LA TERCERA: crear una segunda Mesopotamia entre los ríos Negro y Colorado con lo que se aprovecharía un importantísimo caudal de AGUA DULCE que hoy se pierde en el mar y permitiría la fertilización de miles de hectáreas para la actividad agrícola, industrial, forestal, etc., más las necesarias y respectivas obras de urbanización, energía comunicaciones, transporte, etc. Esto conllevaría a fortalecer el desarrollo portuario de San Antonio Oeste.

LA CUARTA: construir sobre el Río de la Plata una Unión Fija como la del proyectado Puente Punta Lara-Colonia, medio de vinculación permanente que ya fue adoptado en numerosos cruces fluviales y marítimos del mundo. Esta Unión Fija es en la actualidad el eslabón faltante del eje bioceánico que une los puertos de Valparaíso y del Sur de Chile con La Plata, Buenos Aires, Montevideo, San Pablo y Río de Janeiro constituyendo el vínculo de integración de la Nor-Patagonia y el Mercosur.

El proyecto mencionado cuenta con estudios completos finalizados y se encuadra dentro de una obra de inversión privada total que no requiere avales ni subsidios de los Estados. Actualmente el tratado para su concreción se encuentra aprobado por el Parlamento de la República Oriental del Uruguay, donde es ley, mientras en la República Argentina está en proceso de aprobación del Honorable Congreso Nacional.

CONCLUSIÓN

La primera reflexión hace no solamente a una integración cultural sino a un importante avance en el conocimiento y entendimiento mutuo, dejando para la historia viejos rencores u odios. Asimismo se recrean los valores del ser nacional dentro del respeto mutuo y el consenso de objetivos comunes que hagan a una mejor calidad de vida.

Frecuentemente se menciona que constituimos un crisol de razas, lo que es cierto, y al mismo tiempo esto representa nuestra problemática y crisis de nuestro ser sudamericano, pues aún no logramos definir intelectual y espiritualmente el modelo de ese ser nacional, ni tampoco hemos construido el molde para volcar el magma que se encuentra en el crisol. Considero que previamente a encarar el desafío del futuro se debe integrar y complementar la América del Atlántico y la del Pacífico.

Las restantes tres reflexiones se refieren a proyectos estratégicos que hacen al futuro del país, generando empleo genuino que produce riqueza, tributando impuestos y que conforman polos de desarrollo que atraerán la inversión privada. Afirmando el centro de gravedad del Mercosur en el área del Gran La Plata, y transformando a la provincia de Buenos Aires en la provincia oceánica de la Cuenca del Plata. ■

OBRAS CONSULTADAS:

- MERCOSUR. La Dimensión Cultural - G. Recondo
- ARGENTINA, BRASIL Y ESTADOS UNIDOS - Luis A. Moniz Bandeira.
- GEOESTRATEGIA PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL - N. Boscovich
- GEOPOLÍTICA TRIDIMENSIONAL ARGENTINA - Fraga, Quetel y Koutoudjian.
- VISION GEOPOLÍTICA DE LA ARGENTINA - J. Fraga.
- LA DECISIÓN EN EL CAOS - Carlos A. Frasch.