

FMC

Hidro vía Paraná - Paraguay: Actores e Intereses, Integración y Competencia

General (R) Carlos Alberto Nogueira



UNDEF



FMC

AUTORIDAD

DECANO (FMC)

CR (R) Enrique Nogueira

SECRETARIO DE EXTENSIÓN

CR (R) VGM Alberto V. Aparicio

EDITORIAL VISIÓN CONJUNTA

DIRECCIÓN

Eliana de Arrascaeta

SUPERVISION

CR (R) Juan Carlos Marossero

CORRECCIÓN

Martín Turner

DISEÑO

Gonzalo Adrian Carrio Amoros

Marzo 2024

Hidrovia Paraná-Paraguay: Actores e Intereses – Integración y Competencia

General de Brigada (R) Carlos Alberto Nogueira¹

RESUMEN

La Hidrovia Paraná-Paraguay es parte de un inmenso sistema hídrico denominado “Cuenca del Plata”, que comprende una vasta región de algo más de tres millones de kilómetros cuadrados, cuyas aguas superficiales descargan en el Río de la Plata. A partir de allí, la cuenca se abre en forma de abanico desplegándose dentro de la jurisdicción de cinco países.

En el territorio de los países de la Cuenca se encuentra la mayor producción mundial de cereales, productos ganaderos, y café entre otros.

La navegación constituye, sin dudas, uno de los más importantes usos de los grandes ríos de la región. Y a tal fin, la “Hidrovia Paraná-Paraguay” (HPP) es el corredor de mayor desarrollo y trascendencia económica para toda la cuenca. El desarrollo de los países del Mercosur está ligado a ella.

Desde que en 1992 se privatizaron los puertos en Argentina y el de Montevideo en Uruguay y se abriera la primera licitación para el dragado de la Vía Navegable Troncal, toda la infraestructura de la Hidrovia, fue orientada con escaso o nulo control estatal, al

¹ *General de Brigada (R) Carlos Alberto Nogueira: profesor de Prospectiva Estratégica en la Universidad Nacional de Lanús y en la Universidad de la Defensa Nacional - Ex Secretario General del Ejército y ex Director General de Planeamiento Estratégico del EMCFFAA.*

servicio de una visión extractiva de recursos naturales, fundamentalmente de la proteína vegetal cuyas necesidades de extracción, transporte y comercialización han regido las políticas aplicadas en todos los países ribereños.

Asimismo, al dragar el Canal Punta Indio y no el Canal Magdalena, Argentina quedó ajena e impedida del libre uso de sus aguas, al punto que hoy no tiene acceso libre al mar desde los puertos interiores.

En ese escenario, Buenos Aires y Montevideo compiten por ser lugares centrales de una red logística y de comercio internacional que atraigan e irradien rutas de navegación marítima y aérea, desde y hacia todos los continentes, incluido la Antártida.

La ciudad que más infraestructura desarrolle será un polo de atracción para la otra. Por esto, cobra significativa importancia el dragado del **Canal Magdalena**.

Palabras clave: Hidrovía Paraná-Paraguay – conectividad – redes – geopolítica – conectografía - cadena de suministros - Canal Magdalena.

ABSTRACT

The Paraná-Paraguay Waterway is part of an immense hydrological system called the "La Plata Basin," which encompasses a vast region of just over three million square kilometers, with its surface waters flowing into the Río de la Plata. From there, the basin fans out within the jurisdiction of five countries.

Within the territories of the countries in the basin lies the world's largest production of cereals, livestock products, and coffee, among others.

Navigation undoubtedly constitutes one of the most important uses of the region's great rivers. And for this purpose, the "Paraná-Paraguay Waterway" is the corridor with the

greatest development and economic significance for the entire basin. The development of Mercosur countries is linked to it.

Since the privatization of ports in Argentina and the port of Montevideo in Uruguay in 1992, and the opening of the first bid for dredging the Trunk Navigable Waterway, the entire infrastructure of the Waterway has been oriented, with little or no state control, toward serving an extractive vision of natural resources, mainly focused on vegetable protein whose extraction, transportation, and commercialization needs have governed the policies applied in all riparian countries.

Likewise, by dredging the Punta Indio Canal instead of the Magdalena Canal, Argentina was left out and prevented from the free use of its waters, to the extent that it now lacks unrestricted access to the sea from inland ports.

In this scenario, Buenos Aires and Montevideo compete to become central hubs in a logistics and international trade network that attracts and radiates maritime and aerial navigation routes from and to all continents, including Antarctica

The city that develops the most infrastructure will attract the other. Therefore, the dredging of the Magdalena Canal takes on significant importance.

Keywords: Paraná-Paraguay Waterway – connectivity – networks – geopolitics – connectography - supply chain - Magdalena Canal.

Introducción

Analizar la Hidrovía Paraná-Paraguay implica adentrarse en temas de índole geopolítico² y económico, toda vez que esta área con su infraestructura de puertos y comunicaciones debe ser observada como parte de una estrategia destinada a mejorar

² Espacio de importancia que, por su ubicación geográfica, facilita la toma de decisiones políticas, económicas y militares.

la comunicación y facilitar la vinculación de las zonas productoras de materias primas del interior del Mercosur con los principales centros de demanda mundiales.

Por su capacidad para facilitar el transporte logístico y conectar continentes, desempeña un papel estratégico crucial para el comercio. Por consiguiente, comenzaré planteando una pregunta: ¿Cuáles son los intereses, en términos de cooperación y competencia, que impulsan a los diversos actores presentes en esta importante red?

Retomaré este interrogante tras realizar un breve recorrido por el contexto geográfico, económico e histórico que caracteriza a la Hidrovía.

Pero antes, es necesario conocer otras Hidrovías que, al igual que la Hidrovía Paraná-Paraguay, desempeñan un papel crucial en el transporte de mercancías, la conectividad regional y el comercio internacional, contribuyendo significativamente a las economías de las regiones que atraviesan pero que, a diferencia de nuestra Hidrovía, sus cursos de agua no son considerados “Aguas Internacionales” desde el punto de vista legal, sino que se encuentran bajo la jurisdicción, regulación y control estatal de los países que atraviesan.

Ellas son:

Hidrovía del Amazonas: Es una de las más extensas y vitales. Se extiende a lo largo del río Amazonas y sus afluentes en América del Sur, permitiendo la navegación desde Brasil hasta Perú y Ecuador.

Hidrovía del Mississippi: Ubicada en Estados Unidos, esta hidrovía abarca el río Mississippi y sus afluentes, permitiendo la navegación desde el Golfo de México hasta el centro de Estados Unidos.

Hidrovía del Danubio: Esta hidrovía se extiende por el río Danubio y conecta varios países europeos, desde Alemania hasta Rumania y más allá, ofreciendo una importante vía de transporte para el comercio en Europa Central y Oriental.

Hidrovia del Yangtsé: Ubicada en China, es una de las más transitadas y extensas del mundo. Se extiende a lo largo del río Yangtsé, conectando importantes centros industriales y ciudades chinas.

También, será importante reconocer nuestra HPP con toda su infraestructura, como un objetivo del proyecto chino de la Nueva Ruta de la Seda, según lo manifestado por esa potencia asiática.

La Hidrovia Paraná-Paraguay - Contexto Geográfico

Digamos primero que el nombre “Hidrovia” le quita identidad geográfica a los objetos que conforman ese corredor natural de transporte fluvial de más de 3.400 km., que se extiende a lo largo de los ríos Paraná y Paraguay y que permite la navegación continua entre los puertos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

La Hidrovia es parte de un inmenso sistema hídrico denominado “Cuenca del Plata”, que comprende una vasta región de algo más de tres millones de kilómetros cuadrados, cuyas aguas superficiales descargan en el Río de la Plata. A partir de allí, la cuenca se abre en forma de abanico desplegándose dentro de la jurisdicción de cinco países (Ver Figura 1).

Abarca un área que se extiende desde la ciudad de Brasilia; el Mato Grosso; las antiguas Sucre y Potosí en el altiplano boliviano; todo el Paraguay; gran parte de Uruguay y todo el norte, la Mesopotamia y la Pampa Húmeda de la Argentina. Constituye una de las reservas hídricas más importantes del globo, no sólo por el caudal de los ríos que desaguan en él, sino por la diversidad biológica del área, la riqueza de sus territorios y por concentrar una importante actividad económica y la mayor densidad poblacional.

En el territorio de los países de la Cuenca se encuentra la mayor producción mundial de cereales, productos ganaderos, y café; también se encuentran las mayores reservas de hierro, bauxita y estaño, a su vez cuenta con grandes reservas forestales y otros recursos naturales.

La navegación constituye, sin dudas, uno de los más importantes usos de los grandes ríos de la región. Y a tal fin, la Hidrovía Paraná-Paraguay es el corredor de mayor desarrollo y trascendencia económica para toda la cuenca, y uno de los más extensos del planeta.

En síntesis, la Hidrovía es una parte de la Cuenca del Plata, donde se encuentran nuestro río Paraná y el río Paraguay, y que desemboca en el Río de la Plata por medio del cual encuentra su salida al mar a través de las dos únicas puertas de esta inmensa región productiva: los puertos de Buenos Aires al sur y el puerto de Montevideo al norte.



Figura 1: Cuenca del Plata e Hidrovía³

³ Fuente: AFIP, extraído de <https://www.afip.gob.ar/hidrovia-parana/que-es/hidrovia.asp>

Contexto Económico:

La Hidrovía Paraná-Paraguay constituye la principal avenida de entrada y salida para el comercio exterior argentino y por ella circula:

- 80% de las exportaciones totales del país.
- 90% de la exportación de productos agroindustriales.
- 90% del transporte de contenedores.
- 100% de los cruceros: 320 mil pasajeros.
- 100% de la industria automotriz.

Se desplaza un promedio de 4.500 buques al año, un 75% de los buques que operan en el país, superando ampliamente el tráfico que existía en el inicio de la concesión a mediados de los años 90, donde el estimativo era de 2.000 buques al año.

El crecimiento de su uso a partir de la concesión tiene que ver con que 1.500 toneladas de carga pueden ser transportadas por una barcaza, 60 camiones, o 40 vagones de tren. Por otra parte, el ahorro de energía es significativo, 1HP puede mover 150 kg por rutas, 500 kg en ferrocarril o 4.000 kg en el agua. Doce barcazas con 18.000 toneladas se movilizan con un solo remolcador de 4.000 HP. De lo contrario, serían necesarios 700 vagones de tren o un convoy de 860 camiones.

El desarrollo de los países del Mercosur está ligado a las hidrovías. Sin ellas el crecimiento será más limitado ya que las rutas presentan niveles demasiados altos de congestión y muy altos costos de construcción y mantenimiento.

Pero no todo fluye tan fácilmente... El sedimento que baja junto a las aguas y que termina formando el Delta del Paraná requiere de importantes tareas de dragado para mantener la profundidad que necesitan los buques de ultramar, sobre todo dentro del Río de la Plata, en lo que se conoce como Vía Navegable Troncal (VNT).

El dragado y balizamiento de la VNT estuvieron concesionados desde 1995 a la empresa Hidrovía S.A. (un grupo de empresas formado por la empresa belga Jan de Nul y la local EMEPA).

Aquel contrato establecía el mantenimiento del canal entre el Puerto de Santa Fe hasta la boya de Recalada (boya km 239) en aguas uruguayas. Luego, en el año 2010, la concesión se renovó junto con la extensión de las condiciones del contrato, que le otorgaba a la empresa el mantenimiento desde Confluencia (unión de los ríos Paraná y Paraguay) hasta la boya de Recalada. Asimismo el costo del peaje aumentó en estos casi 30 años un 300% en dólares.

Estas licitaciones y ampliaciones de contrato estuvieron opacadas por las sombras que cubren habitualmente a las licitaciones de obras públicas.

Contexto Histórico:

Los años clave:

- En 1969, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay firmaron el Tratado de la Cuenca del Plata.
- En 1987 los cancilleres de los países de la Cuenca del Plata declararon de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná.
- En 1988 los ministros de Transporte y Obras Públicas se reunieron para identificar las opciones para el desarrollo de la Hidrovía, como corredor de transporte regional y como columna vertebral de una futura integración.
- En 1989 los cancilleres de la Cuenca del Plata incorporaron el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata y crearon el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), que es el órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata.

- En 1991 Argentina desregula por decreto el comercio exterior. La medida instauró la libertad absoluta de mercado.
- En 1992 los presidentes de los países del Mercosur firmaron el “Acuerdo de transporte fluvial por la Hidrovía Paraná-Paraguay” (reconoce la Libre navegación de los países y de terceros países como si fueran aguas internacionales – el océano).

También en 1992 se privatizaron los puertos en Argentina (Ver figura 2) y el de Montevideo en Uruguay (la empresa belga Katoen Natie se queda con la terminal de Montevideo).



Figura 2: Actores e intereses en la Hidrovía⁴

⁴ Fuente: Elaboración propia en base a la infografía del Partido del Trabajo y del Pueblo.

- En 1993 se abre la primera licitación para el dragado de la Vía Navegable Troncal (adjudicada luego a la citada empresa Hidrovías S.A. con capitales mayoritarios de la empresa belga Jan de Nul).

A partir de allí, y hasta el día de hoy, los sucesivos gobiernos de ambos países celebraron acuerdos de ampliación y renegociación de los contratos de concesión con las empresas Jan de Nul y Katoen Natie.

Es importante resaltar que en todos esos años se evitó dragar el Canal Magdalena que le proporciona a la Argentina una salida directa al Mar y, en su lugar, las obras licitadas se hicieron sobre el Canal Punta Indio que direcciona la navegación hacia el puerto de Montevideo (Ver Figura 3).

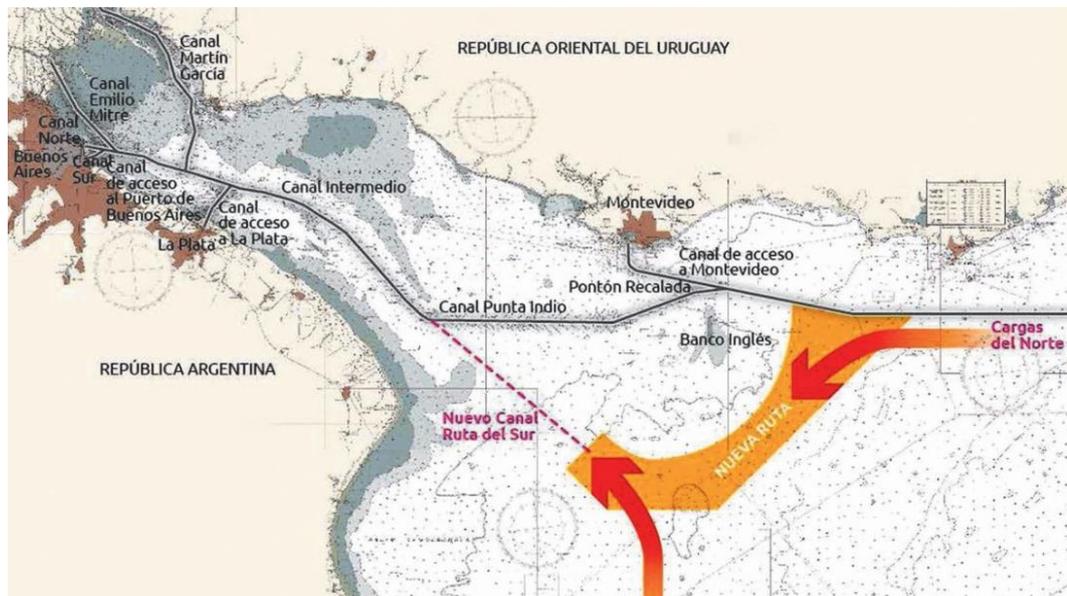


Figura 3: Canales Magdalena y Punta Indio⁵

⁵ Extraído de <https://www.informemaritimo.com/canal-magdalena-120-anos-de-historia-geopolitica-juridica-y-economica/>

Regresando a la pregunta inicial sobre actores e intereses que integran el escenario

Al privatizar toda la infraestructura⁶ de la Hidrovía, el río y sus puertos, todo el sistema fue orientado, con nulo o escaso control estatal, al servicio de una visión extractiva de recursos naturales, fundamentalmente de la proteína vegetal cuyas necesidades de extracción, transporte y comercialización han regido las políticas aplicadas en todos los países ribereños.

Asimismo, como expresa el ingeniero naval Horacio Tettamanti:

“Argentina está ajena e impedida del uso de sus aguas, al punto que hoy, no tiene acceso libre al mar. Para poder salir desde la Argentina fluvial, del puerto de Buenos Aires y llegar al mar tiene que pedir permiso a Montevideo en términos náuticos. Argentina, a pesar de ser el quinto país del mundo en frentes marítimos y fluviales, se comporta en los hechos como un mediterráneo. El rompehielos Almirante Irizar, antes de ir a la Antártida, tiene que solicitar autorización operativa al Puerto de Montevideo. Inclusive por un canal nos vemos obligados a navegar al norte cuando nuestros problemas están en el sur: así ningún país va a tomar en serio a la Argentina cuando reivindica nuestro Atlántico Sur”⁷.

El comercio mundial y la generación de riqueza dependen de una red que facilite el intercambio de bienes y servicios para su uso, venta o transformación. En ese sentido, las ciudades ribereñas de la Hidrovía son puertas esenciales para la conectividad entre continentes y océanos, y deberán ser observadas tanto desde el punto de vista de la geografía como desde la perspectiva de una nueva disciplina llamada “conectografía”,

⁶ Infraestructura: estructuras físicas y organizativas, redes o sistemas necesarios para el buen funcionamiento de una sociedad y su economía.

⁷ Entrevista al Ing. Horacio Tettamanti, ex subsecretario de puertos y vías navegables Extraído de <https://palsur.com.ar/nota/879/la-soberania-en-el-atlantico-sur-y-el-tratado-de-la-hidrovia-son-incompatibles>

puesto que la centralidad de estas zonas está dada por su ubicación geográfica y por su capacidad productiva dentro de una red⁸.

Robert Kaplan, el autor de *La venganza de la geografía*, nos dice que “la geografía ha vuelto y ha venido para vengarse”, reivindicando así no sólo la importancia de esa disciplina, sino también la de la geopolítica como una ciencia que observa la geografía desde el punto de vista de la toma de decisiones políticas, económicas y militares.

Pero la geografía es, solo y siempre, un punto de partida, el telón de fondo del escenario en el que transcurre la historia de la humanidad. La trama y las motivaciones de los personajes en ese escenario siguen siendo los señalados por Tucídides: «el interés propio, además del miedo y el honor».

Por otro lado, el fundador de FutureMap, Parag Khanna⁹ presenta la conectografía como una evolución de la geografía y expresa que, mientras la geografía nos indica cómo dividimos el mundo, la conectografía nos describe cómo usamos el mundo, relacionando infraestructuras y cadenas de suministros dentro de una red. “La conectividad y la conectografía representan una evolución del mundo desde la geografía política hacia una geografía funcional”.

La revolución global de la conectividad en todas sus formas: transporte, energía y comunicaciones nos ha permitido dar un salto cuantitativo en la movilidad de la gente, de bienes, recursos y conocimientos. La conectividad y la conectografía representan una evolución del mundo desde la geografía política hacia una geografía funcional¹⁰.

La conectividad de una red dependerá de la capacidad y eficiencia de sus principales nodos, en la medida en que estos se conviertan en ciudades de entrada o *gateway-cities*.

⁸ Este tema también lo he abordado al estudiar la conectividad en el Atlántico Sur:

<https://www.infobae.com/def/2023/06/24/opinion-malvinas-su-proyeccion-bioceanica-y-la-competencia-por-la-conectividad-en-el-atlantico-sur/>

⁹ P. Khanna; *La conectografía: mapear el futuro de la civilización mundial*. Ediciones Paidós; Barcelona, España (2017).

¹⁰ P. Khanna, op cit.

El geógrafo Brughardt, en su teoría de las *gateway-cities*¹¹, postula la idea de que una ciudad puerta de entrada, a menudo, se desarrolla entre dos áreas de diversa productividad como una frontera pionera y posee características distintivas como su capacidad logística de procesamiento industrial.

Los geógrafos están bien familiarizados con el término 'entrada' el cual hace referencia a una ciudad o a un área que provee una entrada, y consecuentemente una salida, de una región más grande de particular interés, como un área productiva (Burghardt, 1971). El concepto de puerta de entrada indica que hay interés en acceder a un área, y que hay una entrada o una manera para ello. El trabajo académico realizado por Burghardt (1971) propone que una ciudad de entrada tiene una posición única como la entrada al interior del territorio: "la ciudad está al mando de las conexiones entre el área tributaria y el mundo exterior"¹².

- **El Escenario**

A la luz de estos conceptos, será interesante observar la Hidrovía y sus ciudades ribereñas como una zona de elevado tráfico comercial en donde cobra capital importancia la ciudad que se desarrolle como *gateway-city* por su potencial en la capacidad de control y apoyo a las operaciones comerciales y logísticas.

En ese escenario, Buenos Aires y Montevideo compiten por ser lugares centrales que atraigan e irradien rutas de navegación marítima y aérea, desde y hacia todos los continentes, incluido la Antártida.

Cualquiera de estas dos urbes podrá ser el nodo más importante de la red en tanto desarrolle las capacidades e infraestructura necesarias para convertirse en un punto de apoyo logístico para la extracción y el transporte de los recursos hacia las terminales de consumo, como así también un punto de apoyo para el emplazamiento de sistemas de control de las rutas que las atraviesan.

La ciudad que más infraestructura desarrolle será un polo de atracción para la otra. Por esto, cobra significativa importancia el **Canal Magdalena**.

¹¹ A. F. Brughardt. *A hypothesis about gateway cities; Annals of the Association of American Geographers*, Volume 61, Issue 2.(1971).

¹² Brughardt, op cit, p. 269.

Llamativamente, en todas las licitaciones se sigue trabajando sobre el Canal Punta Indio que nos lleva hacia Montevideo y no el Canal Magdalena, de apenas 65 km de largo, que extendería el Canal Argentino directamente hasta el océano.

- **Los Actores**

Vincent Vandecauter, gerente general de Katoen Natie, la empresa belga que controla la terminal portuaria de Montevideo desde que fue privatizada en 1992 (y que en 2022 le extendieron el contrato por 60 años más¹³), dice: “Hoy en día tenemos un buen desempeño, somos mejores que Buenos Aires y que Río Grande, pero si no nos preparamos para el futuro, en algún momento alguno de los puertos de la región puede sobrepasar a Montevideo y eso hará que la carga se lleve a otro lugar. Eso sería un desastre. ¿Qué hay que hacer para que eso no ocurra? Necesitamos mejorar la infraestructura. Construiremos un segundo muelle, actualizaremos las grúas existentes y traeremos otras para poder operar los barcos en un tiempo menor. El gobierno (uruguayo) tiene una obligación muy importante, que es garantizar las condiciones náuticas para las líneas marítimas; y ahí entra el tema del calado”. Luego agrega: “Más temprano que tarde, Buenos Aires va a perder su competitividad, más que nada cuando vengan los barcos grandes. Hoy en día la desventaja de Buenos Aires es que tiene un canal de acceso con un calado limitado, y los barcos grandes ya no pueden pasar. ¿Qué puede hacer Argentina? Empezar a dragar. En un momento, esta carga de Buenos Aires va a tener que pasar por otro puerto, y ahí entrarán en competencia con nosotros los puertos de Brasil”¹⁴.

Durante el año 2023, cuando el gobierno argentino se encontraba estudiando una nueva licitación corta para el dragado de la Hidrovía, los embajadores de Estados Unidos y Bélgica la recorrieron a bordo de un barco de dragado de la empresa Jan de Nul. En ese

¹³ El Tribunal Contencioso Administrativo rechazó los pedidos de nulidad del decreto por 4 votos contra 3. Los cuatro miembros del tribunal que votaron a favor fueron nombrados por el actual Presidente.

<https://www.lapoliticaonline.com/internacionales/el-tribunal-de-cuentas-da-luz-verde-para-que-una-multinacional-explote-el-puerto-de-uruguay-por-medio-siglo/>

¹⁴ <https://www.cronicas.com.uy/empresas-negocios/vincent-vandecauter-para-competir-tenemos-que-ser-los-mejores-en-la-region/>

momento, entre las empresas que pujaban por la adjudicación de las obras se encontraba la empresa china CCCC Shanghai Dredging, sancionada en Estados Unidos por ayudar al gobierno chino a militarizar puestos de avanzada en el Mar de la China Meridional¹⁵. Argentina impugnó su participación por falta de equipos y competencia técnica.

Luego, el Ministerio de Transporte -que terminó llevándose el expediente iniciado por Administración General de Puertos- no sólo desoyó la recomendación de mantener los valores expresados en dólares y pesificó el pliego en medio de un proceso electoral y un futuro económico incierto, sino que incluyó otras condiciones que dificultaron aún más el panorama¹⁶. Finalmente, la licitación quedó desierta...

Al mismo tiempo, Paraguay avanzaba en la contratación del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos para el mantenimiento del Río Paraguay hasta su confluencia con el Río Pilcomayo.

Otros actores internacionales como el Reino Unido, están interesados en que Montevideo, y no Buenos Aires, sea el último y más importante nodo logístico en la red comercial, logística y militar que una las rutas navegables hacia el Atlántico Sur¹⁷, Malvinas y Antártida.

Como podemos ver, en la Hidrovía confluyen los intereses cooperativos de los países del MERCOSUR y, también, los intereses competitivos de los actores privados que promueven sus Estados miembros.

¹⁵ <https://www.infobae.com/economia/2023/04/24/los-embajadores-de-eeuu-y-belgica-visitaron-la-hidrovia-en-un-momento-clave-de-la-licitacion/>

¹⁶ <https://www.cronista.com/transport-cargo/porque-queda-desierta-la-licitacion-del-canal-magdalena/>

¹⁷ Zona delimitada por línea ecuatorial al norte como una división natural del océano en dos, norte y sur, impuesta por la historia y la geografía. Al este, el límite está definido por el continente africano y el meridiano de 20°E que marca la separación con el Océano Índico; al oeste, separado del Pacífico por el meridiano del Cabo de Hornos hasta el continente antártico y, finalmente; al sur, convencionalmente asumimos que llega hasta el paralelo 60°S a partir del cual se define el ámbito de aplicación de Tratado Antártico” (Koutoudjian, Adolfo y otros. “Geopolítica argentina”. Editorial Eudeba. Buenos Aires. 2021).

- **Nuestros intereses (y mis conclusiones)**

A diferencia del transporte sucesivo, donde se utilizan varias veces el mismo medio de transporte (unimodal), el transporte multimodal se ejecuta mediante dos o más modos de transporte y es entendido como una sola operación jurídica continuada. Los trasbordos multimodales generalmente tienen lugar en los aeropuertos, las estaciones de tren y los puertos, constituyéndose estos en los NODOS centrales de la red comercial mundial.

La multimodalidad y los nodos son, por tanto, un elemento clave en cualquier sistema de transporte moderno. Su naturaleza apunta a la reducción de los costos del traslado de mercancías asignando eficientemente los distintos medios de transporte en relación a las fortalezas y debilidades de cada uno de ellos.

Por todo lo expresado, cuando hablamos de soberanía, nos referimos a un interés vital que debe iluminar todas las decisiones relativas a nuestra visión geopolítica.

Si los intereses son objetos a los que les asignamos valor, la soberanía, que es un objeto ideal declamado en nuestra carta magna constituye -como dijimos- un interés vital.

Pero para obtener o custodiar esos objetos ideales de máximo valor, es necesario desagregarlos en objetos materiales. Es decir, materializarlo en “objetos/cosas” concretas que puedan identificarse y cuantificarse.

Podemos enumerar algunos de esos objetos/cosas materiales relacionados con la Soberanía: Malvinas y la integridad territorial, el control de los recursos naturales y estratégicos, el control del aeroespacio y de todos los espacios soberanos.

Entre los espacios soberanos debemos incluir a nuestros ríos y sus puertos (actualmente en manos de las mismas empresas que regulan el precio de los cereales y preocupantemente sospechados de participar directa o indirectamente en la interminable cadena del tráfico ilegal de mercancías de todo tipo).



Finalmente, debería incluirse en la lista de objetos a los que asignamos máximo valor, al Canal Magdalena, una vía que proporciona al país una salida directa al océano desde nuestros puertos del Río de la Plata.

Esos intereses, transformados en objetivos de un “Plan de Desarrollo Estratégico Nacional”, son los que deben discutir los responsables de la alta política pensando solo en el futuro de Argentina, porque *El Principito* nos enseña que: “*Un objetivo sin un plan no es más que un deseo*” (A. Saint-Exupéry).

Referencias bibliográficas

- Boix R.; “Redes de ciudades y externalidades”. *Investigaciones Regionales - Journal of Regional Research*. 2004; (4):5-27. ISSN: 1695-7253. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28900401>
- Boscovich, Nicolás; *Geoestrategia para la integración regional*. Ed. Ciudad, Argentina, Buenos Aires. Año 1999.
- Brughardt F., *A hypothesis about gateway cities; Annals of the Association of American Geographers*, Volume 61, Issue 2. Año 1971.
- Hindryckx, D. F.; “Atlántico Sur, La Plataforma Continental en el contexto de los Estados Ribereños”. *Boletín del Centro Naval*, CXXVIII (827), 141 – 152. Año 2010.
- Khanna P.; *La conectografía: mapear el futuro de la civilización mundial*. Ediciones Paidós; Barcelona, España. Año 2017.
- República Argentina; Ley 24093; Actividades Portuarias. Año 1992.
- República Argentina; Ley 24385; Acuerdo de transporte fluvial por la Hidrovia Paraguay-Parana suscripto con Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Año 1994.
- República Argentina; Decreto Ley 949; Delegación de facultades al Ministerio de Transporte para el llamado a licitación de la Hidrovía y el Canal Punta Indio. Año 2020.
- República Argentina; Licitación Pública 0006/2023; CONSTRUCCIÓN DEL CANAL MAGDALENA DESDE LA PROGRESIVA KM 143,074 DEL CANAL PUNTA INDIO, EL CODILLO, HASTA LA ISOBATA DE 11 METROS- RÍO DE LA PLATA – REPÚBLICA ARGENTINA”. Año 2023.
- República Argentina; Web del Gobierno de la República Argentina <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/hidrovia-parana-paraguay>



- Silveira, Mariana; “The South American Hidrovia Parana-Paraguay, Environment vs Trade By - International Environmental Law En Martínez, R. <http://www.chasque.apc.org/rmartine/hidrovia>. Año 2005.
- Schwartz P.; *The Art of the Long View: Planning for the Future in an Uncertain World*, EE.UU, Nueva York: Bantam. Año 1991.