



Raúl Eduardo Irigoyen *

VENDRÁN NUEVOS TRANSPORTES

Por una Argentina Mejor

Breviarios de Acción Cívica n°3

Recientemente he publicado el ensayo “Acción Cívica ¿Por Qué no un País Mejor? y entendiendo que se trata de una obra un poco extensa, casi 100 páginas, he considerado prudente formar Breviarios con algunos de sus temas más importantes, con el propósito de facilitar el acceso a los mismos de los potenciales lectores.

El autor

OTROS TRANSPORTES

Educación vial - Control

Transporte - Carreteras (deficientes, falta de caminos y autopistas) - Ferrocarriles

- Vías navegables - Flota Mercante

Educación Vial y Control

Entendemos que la Educación Vial debe ser, necesariamente, integrada al estudio de escolaridad primaria y secundaria. Ella debería incluir, además de las normas y cuidados específicos, las disposiciones penales aplicables en ocasión de accidentes y todos los recaudos imprescindibles para evitar éstos.

En lo referente al control por parte de las autoridades municipales y policiales tendría que ser más estricto, pues en general se percibe una cierta dejadez. Esto, además debe encontrarse unido a una legislación penal y de faltas severa, aplicable especialmente a las llamadas “picadas” y otros casos de conductores sumamente imprudentes.

En algunas provincias se encuentra prohibida totalmente la ingesta de alcohol y drogas para los conductores. Esto se debería extender a todo el país. Prohibición absoluta.

Por otra parte, en caso de accidentes culposos, quienes sean responsables y sufran lesiones, deberían hacerse cargo de los gastos que irroguen a los hospitales públicos su atención y curación.

Transporte

Es interesante traer a colación, respecto de este punto, la teoría de los primeros economistas luego llamados Fisiócratas. Su mentor fue el médico de cabecera de Luis XV, Francois Quesnay, quien escribió en 1758 la obra “Cuadro Económico”. En ella se inspiró en el funcionamiento del cuerpo humano. Sostenía que las rentas circulan por la economía al igual que circula la sangre por el cuerpo. También que un trastorno en cualquiera de los órganos produce reacciones en los demás órganos del cuerpo.

Desde luego que las teorías económicas han ido cambiando y superando aquella concepción primitiva. Sin embargo, esa concepción de arterias, venas y órganos, puede aplicarse al sistema de transporte, ya que éste se halla conformado por una estructura similar y, con esto, no me enrolo en la teoría fisiócrata antecesora del liberalismo más extremo. Pero no podemos descartar la similitud, ya que las vías de comunicación adecuadas, en cualquier país, llevan a su desarrollo. Esto se encuentra entre nosotros muy alejado de las reales necesidades.

Carreteras

Hablar del mal estado de las rutas argentinas ya es un lugar común. También se analiza y lamenta la falta de nuevas carreteras y autopistas, acorde con las necesidades de un país moderno. Además de caminos vecinales consolidados.

Escasas son las autopistas sobre su vasta superficie. En total la red vial de la Argentina tiene aproximadamente 500.000 kilómetros, de los cuales solamente 78.000 son pavimentados. Los demás, de tierra, ripio o con algunas mejoras. Tampoco responden a la modernización de los vehículos y velocidades que se utilizan. Esto agravado por la duplicación del parque automotor en la última década, en tanto que los caminos aumentaron solamente el 6 por ciento. Una relación increíble y se estima que el 40 por ciento está en mal estado. Por otra parte muchos de todos estos caminos son sumamente angostos, con lo cual se agudiza la inseguridad vial.

La gran mayoría de los caminos asfaltados están en malas condiciones, pero por allí se trasladan más del 80 por ciento de cargas.

En cuanto a los peajes, otorgados a empresas para mantenimiento de las rutas, no son una solución pues el Estado debe pagar las obras. Existen proyectos, olvidados, para la creación de miles de nuevas autopistas sin peaje, y costeadas por una pequeña tasa a los combustibles. Pero esto se enlaza, además, con el problema del transporte automotor respecto de los ferrocarriles e hidrovías, produciendo aquél un gran deterioro de las rutas. ¿Sin embargo, ha sido política de un anterior gobierno casi eliminar el ferrocarril en beneficio del transporte automotor? ¿Intereses o mala administración?

Una Vialidad Nacional renovada y con el presupuesto que debe tener y no retaceado, es la solución para todos estos problemas, además de la convicción de las autoridades para encarar el problema carretero con decisión y eficiencia.

Ferrocarriles

El rendimiento de los caminos de hierro es mucho mayor que los de asfalto. Me refiero, desde luego, a la diferencia económica y segura del transporte por ferrocarriles respecto de los caminos. Trenes contra Camiones, ya sea transportando personas, ganado o mercaderías. No solamente es necesario referirse a las ventajas antedichas, también al desarrollo del progreso humano por la creación y mantenimiento de pueblos a su vera. El resultado de nuestras líneas férreas está a la vista, luego de tantos años de su destrucción. Es importante recomponerlas, siguiendo el lineamiento original de los intereses ingleses, ya que también a los puertos irán dichas mercaderías. Además es imprescindible un trazado interprovincial, vinculado al anterior. Este programa debería

ser concordante con las hidrovías a construirse. La lamentable historia de nuestros ferrocarriles, que dieron sustento a tantos trabajadores y ayudaron al crecimiento de la Argentina, se vio reemplazado por flotas y flotas de camiones que cubrían los mismos trayectos, con la diferencia de un costo excesivo, deterioro de los pavimentos, contaminación, además de los accidentes que ese tránsito produce. Éste no es el lugar para analizar los factores que llevaron a esta situación, tan anómala y contra los intereses de la población y del Estado. Razones las hay y ya son conocidas por la mayoría de los ciudadanos.

Hechos políticos aparte, como es nuestro estilo, pero es necesario volver a luchar por regresar al sistema antiguo que, posiblemente atentará contra algunos intereses.

Pensamos en el gremio de los camioneros, seguramente afectado, pero también el gremio ferroviario precisa nuevos integrantes y el traspaso podría realizarse a medida que el cambio se produzca y será más beneficioso para aquellos, ahora sujetos a un trabajo estresante y peligroso. Auguramos un nuevo sistema ferroviario estatal y el florecimiento de poblaciones.

Existen muchos trabajos y proyectos destinados a solucionar este problema, tanto respecto a cargas como a pasajeros, cuyo análisis excedería esta obra, que debe tomar los temas en forma sucinta. Se torna necesaria la eliminación de los contratos de concesión y regresar a la estatización del servicio, como ocurre en otros países.

El proceso de privatización, suspendió la prestación en muchos puntos del país, quedando zonas aisladas. Por otra parte los trenes siguieron recibiendo subsidios del Estado, pero las prestadoras no cumplieron con las inversiones convenidas.

Se sabe que en todas partes del mundo los trenes dan pérdidas, especialmente el de pasajeros, pero permite a su alrededor la formación y mantenimiento de poblaciones.

Favorece una ganancia indirecta, que no es posible computar en forma dineraria. Es decir una verdadera colonización, tiende a un mayor bienestar de la población y al desarrollo del Estado. Debe volver a ser un servicio público, en vez de ser un bien privado que busca únicamente el lucro.

Para mayor abundamiento, acerca de los costos del flete de la producción agrícola, cito un artículo de la Voz del Interior, del día 28 de octubre de 2017, en el cual se indica que a 700 kilómetros del puerto, el flete se lleva casi toda la ganancia que deja la soja. Estas consideraciones se basan en un estudio de la Bolsa de Comercio de Rosario, que analiza el impacto que tiene el costo del transporte en los márgenes de un

productor sojero. ¡El articulista sintetiza, que ¡transportar granos a 1.000 kilómetros por camión cuesta el doble que mandarlos 20.000 kilómetros a China!

Vías navegables

Deseo comenzar este tema tomando un texto de Florentino Ameghino, en su obra “Las Sequías y las Inundaciones en la Provincia de Buenos Aires”, de 1884: *“Los canales de navegación deben ser considerados principalmente bajo su faz económica. Si para el transporte barato de las mercancías extranjeras y de los frutos del país aventajan a los ferrocarriles, constrúyanse canales que sirvan para la navegación pero que no contribuyan a la desecación de la pampa.*

Canales de navegación que no sirvan de desagüe sino en casos de excesiva abundancia de agua, cuantos más se construyan tanto mejor. En efecto: si la Provincia puede ser cruzada con un cierto número de canales de gran longitud que reciban el sobrante de las aguas pluviales y de las lagunas y aun de ciertos ríos en épocas lluviosas, y ellos tuvieran un declive apenas sensible de manera que las aguas fueran a desaguarse en el mar con suma lentitud, en vez de hacerlo con la rapidez con que ahora lo hacen, es evidente que dichos canales tendrían que retener en la llanura un inmenso volumen de agua en circulación lenta, de manera que tendría que infiltrarse en el terreno fertilizándolo poco a poco, es decir, produciendo los mismos beneficios que las lagunas naturales o artificiales; y en muchos puntos podrían hacer innecesaria la construcción de las últimas”.

Salvo nuestros grandes ríos Paraná y Uruguay que se canalizan, no existe un sistema de navegación por canales que también favorezcan el comercio y el traslado humano, con la consiguiente economía en comparación con el actual. Para esto ya se encuentran los elementos necesarios o sea ríos que pueden canalizarse y, al mismo tiempo llegado el caso, ser utilizados para regadíos de los campos que atraviesen estas vías acuáticas. Esto no es idea nuestra, pues han serios existido proyectos, dejados de lado.

Ya nuestra Constitución, anticipándose al futuro, en el inciso en el artículo 75, dispone: *“18. Proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas*

*las provincias, y al progreso de la ilustración, dictando planes de instrucción general y universitaria, y promoviendo la industria, la inmigración, **la construcción de ferrocarriles y canales navegables**, la colonización de tierras de propiedad nacional, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros y la **exploración de los ríos interiores, por leyes protectoras de estos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo**”*

Nuestra Carta Magna es inquietante para quienes tienen esperanzas y desean un país distinto. Estoy citando nuestra Constitución dictada en 1853. ¿Utópica?

Me refería a los proyectos que ya existieron al respecto. Han sido y son varios.

Hidroviás

Desde muchos años atrás existen proyectos para crear hidroviás o sea canales navegables. Nuestro antiguo Código Civil, obra de Dalmacio Vélez Sarsfield, acorde con la legislación constitucional citada, se refiere al “camino de sirga” que era obligatorio dejar en los ríos navegables. Este camino, de una anchura de treinta metros servía para arrastrar barcazas, mediante tracción a sangre.

Pero antes de referirme a todos los proyectos existentes, no puedo dejar de analizar el más moderno y que beneficiaría a varias provincias. En efecto, la propuesta de un **canal navegable de más de mil kilómetros, ha sido pensada para trasladar la producción agropecuaria de Córdoba** pero también, en cierta medida, podría ser de utilidad para los estados aledaños o sea San Luis, Santa Fe, Buenos Aires y La Pampa.

En 2013 el Colegio de Ingenieros de la provincia de Córdoba, actualizó esta proposición del año 1990, hecha por los integrantes de la Cátedra de Obras Hidráulicas de la Facultad de Ciencias Exactas, de dicha provincia. Esto no pudo realizarse por la crisis de los años posteriores.

Este canal nacería en Arroyito y, con una extensión de 1.083 kilómetros con seis estaciones de carga en Las Varillas, Cintra, Bell Ville, Justiniano Posse, Wenceslao Escalante y La Cesira; luego ingresando a la provincia de Buenos Aires gira hacia el mar, procurando puertos de aguas profundas, La Plata y Punta Médanos.

Se estima el presupuesto con una inversión menor que una autopista y permitiría bajar seis veces el costo del flete en camión y aún más económico que el ferrocarril. Serviría además para solucionar el problema de las inundaciones. Uno de los fundamentos de

esta iniciativa es el costo de los fletes, estimándose que enviar un camión a Buenos Aires, desde muchos puntos del país, cuesta lo mismo que mandar un barco de Buenos Aires a Rotterdam.

Me detengo en este tema por su importancia y por estar acorde con nuestra propuesta de un País Mejor, integrado por personas que piensan grandes transformaciones.

El canal tendría tres metros de profundidad y 25 de ancho, con 24 esclusas para nivelar la disminución de la altura al aproximarse al mar, lo que permitiría barcazas que se pueden sumergir un calado dos metros. Se estima su construcción en tres años, con licitaciones internacionales separadas. Interesante la comparación que se realiza, pues una barcaza que puede transportar 1.600 toneladas con un motor de camión, por tierra solamente puede llevar 30 toneladas. Para abastecer esta hidrovía se sumarían el río Suquía y los Segundo, Tercero y Cuarto, todos de dicha provincia. Además, permitiría escurrir las aguas de las inundaciones y utilizar racionalmente los excesos hídricos.

Sus sostenedores indican *“tenemos una de las cuatro zonas mas ricas del planeta parcialmente aislados por los costos del transporte y anegada por los excesos hídricos”*. Advirtiendo algunas críticas, el ingeniero Luis Braceras, uno de los integrantes de la iniciativa, sostiene en referencia al trabajo de los camioneros y cómo impactaría en ellos que *“el camión es eficiente hasta los 150 kilómetros, al camionero le conviene el flete corto: cobra mejor flete, no desgasta las unidades, puede dormir en su casa y no tiene viajes de 6 o 7 días con espera, y la economía crece”*. Este ingeniero explica como se construiría el canal y digno es darlo a conocer: *“Un camino es un trapecio para arriba, un paquete estructural que termina con una alfombra que es la capeta asfáltica. En la hidrovía es un trapecio invertido, se cava, se impermeabiliza con nylon y se le pone una capa de suelo y se le llena de agua como una pileta”*, simplifica Braceras. *“Es una obra viable económicamente y rentable porque se puede convocar a navieras para su administración, ya que pueden cobrar por tonelada transportada”*.

Pero Córdoba no es la única provincia que se encuentra adelantada en estas propuestas, pues otras siguen vigentes.

Reiteran un proyecto del siglo pasado para hacer navegable el río Carcarañá

Ya planteado por el ingeniero Luis Huergo en 1905 para embarcaciones de bajo calado y retomado en ocasiones posteriores El cauce, de 240 kilómetros, facilitaría el uso

de barcazas. La navegabilidad haría que el valor del flete se redujera 25 veces respecto del de los camiones y se deberían hacer algunas rectificaciones del curso y obras de dragado y canalización. El Carcarañá, recibe aguas de afluentes del Tercero y Cuarto de Córdoba, con lo cual quizás debería establecerse un acuerdo con el anterior proyecto. Lo interesante es, según fundan sus propulsores, que pasa por las cercanías de localidades como Inrville, Los Surgentes y Cruz Alta en la provincia de Córdoba, y por comunas y ciudades santafesinas como Arteaga, San José de la Esquina, Los Nogales, Arequito, Los Molinos, Casilda, Carcarañá, Correa, Pueblo Andino, Oliveros, Timbúes y Puerto Gaboto. Esto implica una cuenca hídrica de 48.000 kilómetros cuadrados con numerosos cursos menores. Se trata de una de las más importantes regiones generadoras de productos alimentarios primarios del mundo. Los propulsores estiman que se ahorraría un 25 por ciento del flete automotriz y un 10 por ciento del ferrocarril.

El proyectado canal del Bermejo, se trata del de mayor envergadura del país por sus implicancias

Por la ley 22.697, de 1981, se creó la Comisión Regional del Río Bermejo (COREBE), integrada por las provincias de Chaco, Formosa, Jujuy, Salta, Santa Fe, Santiago del Estero y el Estado Nacional, para elaborar el Plan para el aprovechamiento de los múltiples recursos hídricos de la Alta Cuenca del río Bermejo. Forman parte de él los gobernadores de cada uno de estos Estados Provinciales y un ministro de la Nación. En forma inmediata el Gobierno de la Provincia de Salta, el mismo año, dictó una ley adhiriéndose al Proyecto. Esta Comisión vino a reemplazar a la Comisión Nacional del Río Bermejo creada en 1957

Se trata del más importante proyecto del país, en relación con los puntos que se indican a continuación:

- **Producción de energía hidroeléctrica.**
- **Regulación del caudal del río evitando inundaciones.**
- **Sensible descenso en costos de fletes, con relación al transporte carretero, al utilizar posibilidad de utilizar la hidrovía Paraguay-Paraná.**

- **Importante disminución de la acumulación de la sedimentación de arrastre en el río Paraná. El río Bermejo es el responsable del 80% de la misma y ayudarían a bajar los costos de dragado del Paraná y del Río de la Plata.**
- **Posibilidad de regar unas 1.500.000 hectáreas.**
- **Provisión de agua potable poblaciones aisladas**
- **Evitar los perjuicios, que las inundaciones causan en lo social y en lo económico**
- **Otorgar a Bolivia salida al mar.**

Existe una larga historia, tan antigua como nuestra República. Ya el Gobernador de Salta Tomás Arias, en su momento redactó las exigencias para que la provincia participara en la reunión de San Nicolás de los Arroyos. Allí señalaba la “necesidad de intensificar la navegación del Bermejo y del Paraná a fin de superar el gravoso transporte terrestre a Buenos Aires y ofrecer un tránsito a Bolivia”.

Posteriormente en 1870, durante la presidencia de Sarmiento se le dio un impulso con la asignación de fondos y del Cuerpo de ingenieros del Ejército para realizar los estudios del aprovechamiento integral del Bermejo. En esa época se organizó la Compañía de Navegación a Vapor del río Bermejo, con capitales argentinos, que llegó a contar con siete barcos.

En el pasado este río era navegable, incluso en la localidad de Rivadavia Banda Sur existió un puerto para las barcazas, hace 150 años atrás. Ha sido navegable hasta que una obra pública, hecha para evitar que se inundara la ciudad de Orán, impidió su continuación. Esta obra desvió el río Pescado y la zanja abierta se transformó con el tiempo en el Angosto del Pescado, de 10 kilómetros de largo, 300 metros de ancho, cuyo el sedimento removido impidió después la navegabilidad del Bermejo.

La canalización del Bermejo

En 1934, como una contribución argentina a la paz entre Paraguay y Bolivia, el presidente Agustín P. Justo y su canciller Saavedra Lamas, ofrecieron a Bolivia salir al mar mediante la canalización del Bermejo, pero el proyecto nunca se concretó. Aún hoy, sus desbordes y crecientes causan estragos en las provincias de Salta, Chaco y Formosa.

Canales Navegables del Bermejo

El actual proyecto prevé la construcción de dos canales navegables. El nacimiento de los dos canales será en un puerto ubicado en Pichanal, en la provincia de Salta. Este puerto contaría con muelles e instalaciones que asegurarían el movimiento de mercancías en general, así como productos petroleros.

El Puerto de Pichanal, se comunica con facilidad por cursos de aguas bolivianas y enlaza con Chile, por carretera y ferrocarril con el Puerto Antofagasta en el océano Pacífico.

Los envíos destinados a regiones limítrofes del Pacífico, por vía Socompa, Antofagasta o Bolivia, transitarían por el puerto cabecera de Pichanal.

Los trabajos comprenderían además, el riego de 750 mil hectáreas en el curso de la etapa, para llegar progresivamente al millón y medio de hectáreas. Además, surtirían a 200 localidades privadas de agua potable.

Se estima que los canales tendrían una capacidad de transporte de 110 millones de toneladas por año.

La importancia y el valor del proyecto han sido sancionados por la ley 14.467 creadora de la Comisión Nacional del Río Bermejo, que ha quedado encargada de llevar el proyecto a buen fin.

Además de incorporar a la producción, a partir del riego sustentable, se sumaría la capacidad de generación hidroeléctrica, estimada en 2.400 MW, superior a la potencialidad de El Chocón, de 1.200 MW.

Las obras proyectadas en la cuenca del Bermejo que apoya el Gobierno salteño, consistirían en un dique principal en Zanja del Tigre, cerca la ciudad de San Ramón de la Nueva Orán.

Este, a su vez, estaría complementado con 15 presas, a construirse en los afluentes del propio Bermejo y del Río Grande de Tarija, complementarias que regularían el caudal del río y retendrían los sedimentos que arrastra.

El primer canal navegable del Bermejo

Sería lateral naciendo en Embarcación y concluyendo en Barranqueras (Chaco), con un recorrido de 728 kilómetros. Correría de oeste a este, con un desnivel de 241 metros y contaría con 29 esclusas. Está previsto entre unos 30 a 40 kilómetros al sur y en forma paralela del actual curso del río Bermejo.

Este canal navegable o lateral, como se lo denomina en el anteproyecto de la COREBE, tendría 36 metros de ancho y 4 metros de profundidad. Permitiría que operen barcazas de 11 metros de ancho y 60 metros de largo, con una capacidad de transporte de 1.500 toneladas, es decir, un equivalente a 50 camiones.

Este canal no sólo contempla la navegabilidad, sino también la conducción de aguas para riego y abastecimiento poblacional.

Un segundo canal del Bermejo

El proyecto contempla un segundo canal transversal navegable, que atravesaría Salta, Santiago del Estero y Santa Fe, confluyendo en el río Paraná a la altura de la capital de Santa Fe, con un recorrido de 1.250 kilómetros.

Es un canal destinado también al abastecimiento agua dulce a muchas poblaciones, ya que en la zona las napas subterráneas están seriamente contaminadas

El Proyecto de la Picassa

Este proyecto, llamado “El Gran Canal o Nuevo Río Salado del Sur”, estudia la posibilidad de construir un canal navegable multipropósito desde las sierras de Córdoba hasta el río Salado en la provincia de Buenos Aires. Busca solucionar la crisis hídrica de la Pampa Húmeda, y desarrollar la región centro del país.

Esta vía cortaría, en forma transversal, todos los aportes de agua del Río V. Partiría desde las sierras de Córdoba, pero podría nacer en Villa Mercedes, provincia de San Luis y llegar hasta el Río Salado, en la provincia de Buenos Aires. Esta hidrovía con más de mil kilómetros de extensión, tendría entre 30 y 50 metros de ancho y una profundidad de 4 metros, por donde podrían navegar barcos de 84 metros de largo y 11 metros de ancho, con capacidad de carga equivalente a 45 camiones.

Se considera que este proyecto, de realizarse, significaría el saneamiento de más de 6 millones de hectáreas en la llanura pampeana y la evacuación de los excedentes hídricos, como salida natural; como sucede en uno de los puntos denominados inundaciones de La Picasa.

Otro proyecto menor cuantía se trataba del Canal Federal

Iba a construirse para llevar agua a zonas casi desérticas de varias provincias, entre las que se contaban Santiago del Estero, Catamarca y La Rioja. También participaba con el aporte de las aguas de la cuenca del Salí/Dulce; Santiago del Estero, con las del dique de Río Hondo; Catamarca con el encausamiento y derivación de las aguas del Río Albigasta.

Se creó un clima adverso al proyecto, donde se mezclaban sospechas de irregularidades y negocios en desmedro de los propios habitantes de la zona.

El canal comenzaba en Albigasta, Catamarca y finalizaba en la localidad de Santa Josefa (La Rioja). Se dejó sin efecto.

El Proyecto Wauters

Hace un siglo de la firma del contrato por el que la provincia de Buenos Aires encomendó al ingeniero Carlos Wauters la confección de un proyecto destinado al riego de 400.000 hectáreas en el Partido de Patagones. Era propósito de los gobiernos nacional y provincial de aprovechar las aguas del río Negro.

Ya en el año 1898 el gobierno nacional encargó al ingeniero César Cipoletti un estudio para aprovechar dichas aguas, así como también las de los ríos Colorado, Neuquén y Limay, para riego y navegación, regulando las inundaciones.

En base a los informes producidos en el año 1904 a raíz de una solicitud del gobierno bonaerense, el Congreso Nacional autorizó la derivación en el Territorio del Río Negro, de un canal con capacidad para conducir el agua para regar 400.000 hectáreas, previa autorización del estudio y proyecto de las obras por el Gobierno Nacional.

Se fueron sucediendo diversos proyectos, siendo el de gran importancia producido por el ingeniero Wauters, a partir de 1906, que comprendía canales de corta extensión para riego, navegación, desagüe y fuerza motriz. Mediante esta propuesta se llegarían a regar más de 300.000 hectáreas, realizando especialmente la sistematización del río Negro y sus afluentes.

Pero el proyecto de regadío ingresó a partir de entonces en una vía muerta, aunque se reiteró; prosiguieron las sequías y las inundaciones. Sin embargo se consideraba que se debía dar preferencia al desarrollo del riego en las tierras del valle.

Otras ideas

Han existido antiguas propuestas de canalizar el río Salado y el río Juramento, complejas obras sobre cursos de llanura con respuesta pluvial estacional, sin reservorios naturales para almacenar agua de desagüe.

También se ha pensado en represas sobre el Pilcomayo para navegar e irrigar el Norte, pero de difícil resolución por el aporte de sedimentos de la precordillera y altiplanicie.

Algo triste para la Historia Argentina: El Canal del Norte

En el año 1902, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires dispuso la realización de un canal de 308 kilómetros de largo. Llegaría desde la laguna de Mar Chiquita hasta el Paraná de las Palmas. Cuando la obra ya tenía el ochenta por ciento realizado se abandonó.

En la ciudad de Salto quedan restos de esta gigantesca obra, hecha a mano y sin la ayuda de máquinas. Constancia del trabajo de seis años, realizado solamente por obreros. Allí, se levantan las paredes de varios metros de altura que, con un sistema de compuertas, **hubieran permitido la navegación de** barcazas.

En 1902 se asignaron los primeros recursos, en 1904 se empezó a construir, pero el 1° de mayo de 1909 se suspendió, cuando ya se habían realizado 17 puertos de los 22 proyectados. Se supone que intereses de compañías ferroviarias, entonces inglesas, lo impidieron. Desde luego no podían permitir esa competencia, en detrimento de sus intereses y "argentinos" obedientes accedieron. Al pasar el tiempo estas personas fueron llamadas cipayos, en recuerdo del cuerpo especial de nativos de la India, bajo el dominio colonial inglés. En una acepción más amplia y despectiva, la Real Academia Española define al nativo de una colonia simpatizante con los intereses metropolitanos como "secuaz a sueldo".

Nos preguntamos ¿cuáles son los motivos que han impedido la realización de todas y tan magníficas obras, con el consiguiente desarrollo de las zonas indicadas y la solución de problemas permanentes, como las inundaciones, el costo del transporte y la posibilidad de regadíos para cientos de miles de hectáreas y una nueva vida para millones de argentinos, que viven pobremente? Creo que tendríamos la

respuesta, originadas en varias vertientes, pero no debemos romper nuestra “Regla de Oro”, acerca de abstenernos de opinar de política partidaria..

Flota Mercante

A medida que preparo este modesto ensayo, no puedo menos que sentir vergüenza ajena por la situación en que los gobernantes han colocado al país. Cada tema histórico o de proyectos desdeñados, sin contar la miserable situación de millones de habitantes de este gran país, son motivo de indignación. Asuntos ya conocidos, pero revivirlos es muy doloroso, para quienes amamos nuestra Argentina. En este caso que analizaré, solamente cabe una pregunta: ¿Qué existe atrás de todo esto? ¿Cuál es la trama oculta? ¿Corrupción o ineficiencia o desinterés? Esto no se puede tipificar penalmente como traición a la patria, pero debería ser así.

La Argentina tuvo su época de oro, poseyendo una gran flota mercante que, no solamente permitía la presencia de nuestra bandera en todo el mundo, también significaba una importante fuente de trabajo para miles de personas y, sobre todo, no dependíamos de transporte extranjero, con lo cual se ahorran cuantiosas sumas de dinero. Éstas se estiman en 5.000 millones de dólares por fletes anuales. Al estar el transporte de nuestras mercaderías en manos internacionales, se pierde y no entra al erario.

Además, no solamente el astillero de Río Santiago producía buques; también el sector privado se distinguió por la fabricación de barcos de industria nacional. Por ejemplo Astilleros Alianza en sus 25 años de existencia fabricó más de 50 buques, entre petroleros, frigoríficos y graneleros.

Competió con los mejores astilleros del mundo.

Sigamos con la historia de nuestra flota, con datos tomados de un artículo de Emiliano Galli en el diario La Nación el de julio de 2015. La Flota Mercante de Argentina nació durante la Segunda Guerra Mundial, a raíz que el conflicto bélico había generado perjuicios a la producción de bienes y su exportación en nuestro país. Uno de los problemas más graves era la escasez de bodegas para transportar los productos argentinos a los mercados exteriores e importar los insumos indispensables para la industria. La guerra submarina había desarticulado el comercio marítimo y, al igual que

en la Primera Guerra Mundial (1914-1918), la Argentina se encontraba aislada del resto del mundo por la falta de una marina mercante nacional

En enero de 1940 se creó una comisión asesora que estudió el tema y propuso algunas soluciones. Ese año se compraron barcos de países beligerantes, paralizados en puertos argentinos: dieciséis italianos, cuatro daneses, tres alemanes y tres franceses.

En septiembre de 1941 una ley del Congreso legalizó estas medidas y días después, por decreto N° 103.316, se creaba la Flota Mercante del Estado como organismo autónomo, en la jurisdicción del Ministerio de Marina. A fines de 1942 la Flota Mercante Argentina explotaba cuarenta y dos barcos, afectados todos ellos al servicio de ultramar, con un personal de 15.000 trabajadores, de los cuales el 90 % eran argentinos nativos. La eficiencia técnica y administrativa de la entidad autárquica nacional, se revela en los extraordinarios servicios rendidos a la economía del país. Al terminar la guerra, los gobiernos de Francia e Italia así como uno de los armadores daneses, hicieron uso de su opción de recompra con respecto a los once barcos cedidos en 1941 y 1943 respectivamente. Entretanto se había producido la renovación de la flota por parte del Estado, y el aumento del número de los buques y de la capacidad transportadora de los mismos, para que la flota nacional se consolidara y ampliara.

En 1946, la Flota Mercante del Estado, contaba entre las unidades en servicio y en construcción, con un tonelaje de 281.000 toneladas, o sea casi tres veces más con los que poseía a fines de 1945. La finalidad de la política marítima era contribuir a crear la independencia económica de la nación y procurarse el necesario abastecimiento de materias primas, suministrando servicios nacionales de transporte al gran volumen del comercio internacional del país. En este año la edad media de la flota argentina alcanzaba los 21,2 años de antigüedad por buque, pero solo en 1951 ya se había reducido ese mismo índice a 13,5 años.

En 1947 se decretó que todas las mercaderías compradas y vendidas por reparticiones oficiales se transportaran en barcos estatales

En el período 1947-1955 el tonelaje de la marina mercante argentina creció tanto en cantidad como en calidad. Se incorporaron nuevas embarcaciones de ultramar, muchas de ellas con bodegas frigoríficas. Se reforzó el tráfico costero y se apuntaló la flota petrolera con un plan de construcciones que se cumplió en su totalidad. Además, se contó con modernos transatlánticos de pasajeros. El número de pasajeros transportados pasó de 1.9 millones en 1947 a 17.6 millones en 1951. De igual forma, las cargas se incrementaron de 575.4 a 866.7 miles de toneladas.

Mientras la marina mercante mundial creció desde 1939 a 1951 en un 31%, la marina mercante argentina aumentó en un 286.6%. Este fue uno de los mayores crecimientos registrados por una marina mercante.

En 1952 la flota mercante argentina no sólo era grande, sino que era también una de las más modernas del mundo. Tomando como base el tonelaje bruto, el 34.2% de la flota argentina tenía menos de 5 años en 1952, mientras que la de Gran Bretaña tenía en esa edad al 20.5% y la de Estados Unidos al 1.9%.

La mayor parte de los barcos nuevos y más eficaces pertenecían a las flotas de nuestro Estado. En 1951 la Argentina superó por primera vez en su historia a las naciones marítimas en el tonelaje descargado en sus puertos.

En 1955, el nuevo gobierno decidió desprenderse de la mitad de la flota, conservando solo los buques más antiguos, lo que elevó el precio de los fletes argentinos, perjudicó las exportaciones e hizo perder competitividad a la fuerte industria argentina. En 1956 se vendieron 12 barcos más, pasando de 47 barcos a solo 13, el número de buques más bajo de su historia, la cantidad de toneladas transportadas bajó un 87%.

En 1960, a través de la ley 15.761, se estableció la fusión la Flota Mercante del Estado con la Flota Argentina de Navegación de Ultramar (FANU), dando origen a Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA).

En 1997 se vendieron los últimos seis buques y desapareció ELMA, y toda la Marina Mercante argentina, esas medidas provocaron casi la pérdida de la soberanía en el sector y también la destrucción de la flota estatal de Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF), Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) y de ELMA.

La flota mercante argentina llegó a ocupar alguna vez el quinto lugar en el mundo. Ahora no tiene ni un solo barco bajo bandera nacional para llevar las exportaciones récord de soja a sus compradores de Europa o Asia.

Eso sucede en el mar, donde la competencia con las grandes potencias navieras es feroz. Pero en el río la situación es similar, y el Gobierno parece no haberse enterado. No figura en su agenda. Apenas el 1% de las embarcaciones (remolcadores y barcazas) que bajan con soja y mineral de hierro y suben con hidrocarburos pertenece a la alicaída flota mercante argentina. Paraguay y Bolivia, los mediterráneos de América latina, se adueñaron de los convoyes. Paraguay cuenta hoy con la tercera flota fluvial del mundo. Y la Argentina, responsable del dragado de la hidrovía Paraná-Paraguay, tiene menos de 10 embarcaciones mercantes navegando por el río.

Bueno, por lo menos compensamos a Paraguay por el genocidio cometido en la guerra de la Triple Alianza y, en cuanto a Bolivia, un principio de solidaridad por haber perdido sus costas, luego de la conflagración con Chile. Pero esta competencia debería ser más equitativa.

La carga, que genera gran parte de las divisas que ingresan en el país, no vota. El comercio exterior se mueve en un 90% en barcos, desde el río hasta los océanos. Y el transporte por agua soporta, en la Argentina, una brutal indiferencia política.

La Argentina llegó a tener 1100 buques fluviales, además de los de ultramar.

¿Volveremos a tener nuestra Flota Mercante, Marítima y Fluvial?

*

- El autor es Juez Nacional en lo Criminal de Instrucción, actualmente jubilado y manteniendo estado judicial.
- Administra diversas entidades de bien público; entre ellas la que ha dado origen a este Breviario (www.accioncivica.org.ar)
- La Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires lo declaró Personalidad Destacada de la Cultura y el Senado de la Nación, en acto público lo valoró por su labor en Bibliotecas Rurales Argentinas.

2018 - Reservados todos los derechos

Permitido el uso sin fines comerciales

Sútese como [voluntario](#) o [donante](#), para promover el crecimiento y la difusión de la [Biblioteca Virtual Universal](#) www.biblioteca.org.ar

Si se advierte algún tipo de error, o desea realizar alguna sugerencia le solicitamos visite el siguiente [enlace](http://www.biblioteca.org.ar/comentario). www.biblioteca.org.ar/comentario

