



Por Ricardo Ernesto Partal Silva *

Plataformas portuarias de sudamérica (Parte II)

El complejo sistema de vías y plataformas fluviales

El sistema fluvial sudamericano es enorme e importante, no sólo para el movimiento de mercancías, sino también de personas. En términos de volúmenes, la navegación fluvial representa el tercer modo de transporte en las exportaciones e importaciones intrarregionales.

Decíamos en la primera parte de esta entrega (edición 124) que dejaría plasmada la incursión que nos demandarían las siguientes publicaciones: las plataformas portuarias de Suramérica. No sólo mostraré los puertos marítimos principales, sino los secundarios y también los fluviales que por este Cono Sur de América, son muchos y ofrecen una labor tan importante como los primeros.

Y tanta es la información que se posee en materia de logística fluvial que preferí comenzar por ella. Intentaré hacerlo de manera lógica y suscita, apoyándome

en dos excelentes trabajos de importantes referentes en la materia a nivel mundial, uno de ellos es el Ing. Ricardo Sánchez de la CEPAL, institución asesora de la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas; y otro es Rolando Terrazas,

Asesor de la CAF (Banco de Desarrollo de América Latina), una de las entidades con la que desarrollamos una extraordinaria sinergia.

El sistema fluvial es enorme y extremadamente importante, no sólo para el movimiento de mercancías, sino también de personas. La navegación interior en Sudamérica tiene necesariamente que ver con el mundo de la logística y de la movilidad.

En términos de volúmenes, la navegación fluvial representa el tercer modo de transporte en las exportaciones e importaciones intrarregionales; no obstante, es el cuarto en términos de valor. Las mercancías que se mueven son relativamente voluminosas y de poco valor. Pero pese a los conceptos introductorios que le manifiesto, este enorme sistema requiere aún de un gran desarrollo. Por ello, presentaré este artículo basado en los siguientes aspectos:

- A. Importancia de las cuencas hidrográficas
- B. Inconvenientes de la navegación y limitaciones
- C. Desafíos
- D. Logística y movilidad
- E. Políticas públicas
- F. Sostenibilidad y Sustentabilidad

IMPORTANCIA

Las cuencas hídricas de Sudamérica son claramente un medio de comunicación y un factor integrador de sus habitantes y territorios. Brindan condiciones para impulsar el desarrollo económico y social de sus áreas de influencia que, en su mayor parte, son mediterráneas. Generan condiciones para el mejoramiento de la competitividad y una mayor inserción internacional. También son altamente compatibles con el medio ambiente y contribuyen al desarrollo sostenible y socialmente responsable, y poseen además algunas ventajas para las cargas de cierto nivel. Ciertamente, el sistema fluvial no compite con los demás sistemas de transportes, especialmente el marítimo. Si comparamos los casos donde confluyen o se interrelaciona con los otros sistemas terrestres, podríamos señalar que (y a modo de ejemplo) si para transportar 30 mil toneladas por el sistema carretero se requieren 1,200 camiones, por el ferroviario se requieren 400 vagones, y por el hidroviario, 20 barcazas. También es muy significativo el valor del flete, donde el transporte de cargas es muy superior a los dos mencionados.

INCONVENIENTES DE LA NAVEGACIÓN Y BARRERAS U OBSTÁCULOS QUE SE LE PRESENTAN

No sólo existe una gran dotación natural de vías navegables que no se está utilizando eficientemente, sino que eso se traduce en problemas en la logística de exportación, que restan competitividad internacional.

“Esto se debe a una multiplicidad de factores, por lo que quiero abrir el panorama: no solamente tenemos que pensar en la navegación fluvial de nuestros grandes ríos extremadamente importantes, porque la navegación

fluvial en América del Sur enfrenta una realidad tremendamente amplia. Se ven desde pequeñas embarcaciones artesanales hasta buques Panamax; barcazas de 24/32 toneladas hasta barcos de 50 mil toneladas”, dice Ricardo Sánchez, quien sigue comentando... “Los puertos fluviales presentan también realidades diversas. Cuando uno suma las toneladas que se mueven en pequeños embarcaderos y en grandes puertos, alcanza millones de toneladas. En algunos casos se observan condiciones de mucha precariedad, y en otros, puertos industriales, desarrollados y con alto nivel de inversiones. Todos estos casos se hayan dentro del mismo sistema fluvial. En muchos casos, nos encontramos con cursos de navegación organizados, estandarizados y regulares y, en otros, con cursos de navegación extremadamente complejos, con bancos de arena que se van moviendo y que nunca lo hacen con el mismo rumbo, lo que trae muchos problemas a la hora

aprovechar a fondo ese potencial de los ríos en una realidad que no siempre es la que encontramos en los grandes ríos regulares. Falta un sistema integrado e intermodal de puertos marítimos y fluviales.

DESAFÍOS

Si bien existe un gran número de acciones necesarias para implementar en las hidrovías, se pueden destacar algunas que surgieron de diversos foros y encuentros que han organizado las naciones y entidades intervinientes; algunos están en marcha, otros, a falta de políticas de Estado, están aún en “conservación”.

Entre ellos podemos destacar:

- 1) Procurar el fortalecimiento de la institucionalidad que rige las hidrovías y favorecer el pleno funcionamiento de sus órganos ejecutivos y administrativos.
- 2) Solicitar el cumplimiento de los reglamentos y normas que regulan las operaciones fluviales.

LA IMPORTANCIA EN LAS HIDROVÍAS

Según datos proporcionados por la fundación “Nuestro Mar”, el año pasado ingresaron al Gran Rosario (complejo portuario fluvial de Argentina), aproximadamente 1,497,000 camiones, 173,000 vagones ferroviarios y 3,200 barcazas. A este enorme movimiento de transporte debe sumarse el ingreso de cerca de 2,084 buques que ingresan al sitio en busca de granos, aceites y subproductos, y a cargar y descargar mercadería de distinta naturaleza y procedencia: fertilizantes, contenedores, minerales etc.

de contar con cartas de navegación (aunque en muchos de nuestros ríos se navega sin estos documentos). Estos obstáculos naturales y aquellos generados por la acción o falta de acción del hombre hacen una sumatoria de problemas en la navegación, en una región con semejante riqueza para ser aprovechada”.

Otros de los inconvenientes existentes en estas cuencas hídricas es que los ríos no son estáticos. Estudios realizados y seguimientos satelitales tomados consecutivamente en los mismos sitios y por años, demostraron que el río cambió de lugar. Éste es un problema que requiere tener políticas de acción claras, para poder

- 3) Crear un modelo institucional fluvial de fomento de las hidrovías sudamericanas, cautelando el carácter técnico de la hidrovía.
- 4) Contar con instancias superiores para facilitar las operaciones, gestión y controversias.
- 5) Promover un sistema de movilidad, de logística de cargas y de personas, que sea más eficiente y efectivo, para poder aprovechar el potencial del sistema.

La infraestructura es otro enorme desafío. Según un informe de la Cepal, sólo dos hidrovías se pueden considerar como tal en América del Sur; el resto son sólo vías navegables. El mismo informe menciona que no

Cuando alcancemos una gran cantidad de elementos -navegación asegurada, señalización y mantenimiento, conexiones intermodales normalizadas, servicios de la navegación regulares, cartas de navegación- llegaremos a decir que tenemos hidrovías. Éste es un esfuerzo que tenemos que hacer en Sudamérica, pensando no solamente en los grandes flujos internacionales que mueve la navegación fluvial, sino también en los pequeños flujos: en toda la región, donde viven millones de personas, muchas veces, la accesibilidad es por ríos; no hay carreteras. Allí vive mucha gente que para ir al colegio o al hospital necesita la navegación fluvial”,

Ricardo Sánchez, Cepal.

se posee una clasificación de los ríos, y esto es una tarea a desarrollar de manera impostergable, pues es necesario conocer las condiciones en las que se encuentra un río y cómo se le navegará. Además, la mayoría de las vías carecen de señalización.

LOGÍSTICA Y MOVILIDAD

Aún no se define a la entidad que conducirá el desarrollo de los centros y plataformas logísticas. Se viene madurando la propuesta de constituir una Autoridad Autónoma que lidere este proceso; sin embargo, aún no se cuenta con el suficiente consenso para lograrlo. Lo cierto es que se necesita urgentemente estandarizar las flotas, así como una política fluvial que maneje estándares, que controle y realice seguimientos. Es necesario, como lo mencionamos en párrafos anteriores, mejorar la conectividad así como la fiabilidad de los servicios que se prestan a la navegación.

POLÍTICAS PÚBLICAS

La creación de estándares básicos de infraestructura portuarios y de navegación, asegurará un nivel de calidad para reducir el riesgo; para ello, es necesario:

- 1) Establecer sistemas de información, seguimiento y control.
- 2) Integrar el sistema fluvial con otros sistemas de transporte de la región -hoy es uno de los desafíos más importantes.
- 3) Crear nuevos mercados y fomentar el establecimiento de servicios e innovación en el transporte fluvial.

- 4) Integrar y articular institucionalmente a las entidades que tienen que ver con el funcionamiento de la navegación fluvial.
- 5) Integrar políticas de logística y movilidad.
- 6) Diseñar embarcaciones adecuadas a la tipología de vía navegable.
- 7) Crear políticas de modernización de la flota, y de regulación para promoción del modo de transporte hidroviario, con visión sustentable.
- 8) Conformar una reglamentación de clasificación de embarcaciones fluviales para todas las hidrovías sudamericanas.
- 9) En materia de gestión, se debe contar con un sólido respaldo técnico que permita identificar, analizar, evaluar los costos y promover proyectos de mejoramiento de la infraestructura, la navegabilidad, los puertos, la logística y la conectividad, bajo una visión integral, así como fomentar la innovación y el desarrollo tecnológico.

Cada uno de los países que integran y forman parte de una hidrovía y vía navegable tiene sus bemoles organizativos en la materia que hoy nos ocupa; la mayoría de ellos, por inconvenientes presupuestarios, otros porque carecen de una correcta planificación, o subestiman el desarrollo fluvial sin considerar la enorme inclusión social que estos conlleva, o simplemente por desinterés o desconocimiento del potencial que engendra semejante geografía. Pero, a pesar de ser éste un sistema muy antiguo y de contar hoy con la tecnología y

los conocimientos necesarios, no ha podido encontrar respuesta acorde a sus demandas locales, regionales, nacionales e incluso internacionales, para ser integrado al sistema del comercio y la logística de la región.

SOSTENIBILIDAD Y SUSTENTABILIDAD

Se espera afectar lo menos posible el río al hacer este ordenamiento, realizando intervenciones programadas y en pequeñas escalas. Además, un aspecto que nos ocupó desde el primer momento en esta sección de la revista, es el referido a las comunidades originarias que residen este vasto territorio. No son ajenas; todo lo contrario, es donde existe la mayor cantidad de etnias en el mundo; por tanto, deben ser consultadas e involucradas en las decisiones; pues ellos, más que nadie representan el equilibrio a la intervención macroeconómica del inexorable avance comercial a tan vasto territorio, considerado uno de los pulmones de nuestro mundo.

El desarrollo de las hidrovías debe ir también acompañado de un paquete de medidas paralelas, en beneficio de estas poblaciones. Debe existir o coexistir un “Programa integral de desarrollo de puertos”, y planificar la relación ciudad-puerto.

El mantenimiento de las vías navegables y de la navegabilidad es un asunto de todos.

Sin lugar a dudas, la existencia de una imperiosa necesidad de relanzar el conjunto de iniciativas que involucra el programa de una red hidroviaria, es la que mejorará la competitividad y conectividad del Sur de América con respecto al resto del mundo. ■

* Ricardo Ernesto Partal Silva es Presidente de la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas (OMCPL), Secretario del Centro Profesional de Actividades Logísticas de Argentina (CEPAL), Director Ejecutivo y autor de Integración Empresarial por Corredores Bioceánicos. Se le puede localizar en rutalogica@gmail.com