



¿Cómo concretar el Mercosur?

Para que se concrete el Mercosur, y deje de ser un mero sueño, serían importantes una serie de acciones, como las siguientes:

- a) Tener una moneda común. Como el nombre lo dice, el Mercosur es un mercado y en un mercado tiene que haber una moneda común.
- b) Habilitar en toda su extensión la hidrovía del río Paraná para que el comercio entre los distintos países componentes se vea facilitado. El río Paraná es la principal vía navegable que nos une a Brasil, Paraguay y Uruguay.
- c) Crear un contrato de futuro de una de sus principales producciones como es la soja. Hoy sabemos de la importancia que tiene la soja para los distintos países que conforman el Mercosur: en esta última campaña la producción estará cerca de los 130 millones de toneladas, superando a la producción estadounidense en alrededor de 40 millones. Dado que los mercados de futuros son los descubridores de los precios de muchas de las commodities, ¿por qué no crear un contrato de futuro de soja? Por otra parte, la creación de un contrato de este tipo se verá facilitada por la existencia de una moneda común.

Veamos la primera de esas acciones y hagamos un poco de historia.

Hasta el año 1999 Brasil y Argentina tenían sus monedas en una relación fija de 1 a 1 con el dólar estadounidense. En ese año Brasil devaluó el Real y esa devaluación descolocó el plan de convertibilidad existente en la República Argentina, la que siguió manteniendo la relación \$ 1 = u\$s 1, mientras en Brasil se necesitaron 2 y hasta 3 reales para comprar un dólar. Las exportaciones argentinas se vieron totalmente frenadas y el país entró en la profunda crisis del 2000-2001.

A comienzos del 2002 nuestro país devaluó su moneda que a mediados de ese año se cotizaba a casi \$ 4 = u\$s 1. Posteriormente ocurrió algo llamativo. Brasil comenzó a apreciar el Real mientras en Argentina la moneda también se apreciaba y llegaba a una relación de \$ 3 = u\$s 1.

En los últimos tiempos Brasil siguió apreciando su moneda hasta una relación cercana a 1,65 reales igual a un dólar estadounidense, mientras en nuestro país el Peso se iba depreciando pero más lentamente hasta llegar a un valor de \$ 4,05 = u\$s 1.

En estos momentos, el que Brasil mantenga la mencionada relación cambiaria es fundamental para la balanza comercial de Argentina. Si nuestro vecino devaluase su moneda colocaría a Argentina en una situación difícil. Para colmo de males, algunos sectores industriales de nuestro país están pidiendo una depreciación del Peso. De concretarse esto, la inflación se incentivaría.

Como se puede deducir del corto análisis sobre la relación cambiaria Brasil-Argentina, no podemos hablar de una relación comercial estable entre los dos países si no se marcha a una moneda común que frene las expectativas inflacionarias existentes.





Algunos objetan el tener una moneda única dado que suponen que esto crearía rigidez en el sistema, dado que los países componentes del Mercosur tienen realidades distintas. Tener una moneda sería someterlos a un corset. Pero también dentro de Brasil y de Argentina las regiones tienen realidades distintas y en cada uno de esos países existe una moneda única. ¿O acaso son similares los problemas del nordeste brasileño o de los serrados de Mato Grosso a los existentes en Rio Grande do Sul o en San Pablo? ¿Es similar la situación en la Patagonia argentina, o en Salta y el Chaco con la realidad del conurbano bonaerense o con la Capital Federal?

Los que objetan la existencia de una moneda única lo hacen porque reclaman una política más flexible, pero lo que ha privado en los últimos doce años, más que una política flexible, fueron políticas contradictorias donde se ha pasado de un Peso más apreciado que el Real a un Peso mucho más depreciado que el Real.

Un segundo punto que creemos fundamental, es la concreción de la hidrovía del río Paraná, río que constituye la columna vertebral de las principales zonas económicas de ambos países. Sobre este tema vamos a resumir un artículo que habíamos publicado con anterioridad en este Semanario.

Los brasileños llaman Hidrovía del Paraná a la extensión del río que limita parte del territorio brasileño con Paraguay y que va desde la naciente del mismo río hasta el lago formado por la represa de Itaipú. Tres entidades, el DNIT (Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes), Codomar (Companhia Docas Do Maranhao) y Ahrana (Administracao da Hidrovia do Paraná) han publicado un interesante trabajo a este respecto, trabajo que resumimos.

La mencionada interpretación brasileña de la Hidrovía do Rio Paraná tiene una extensión navegable del orden de los 1.020 km y desde abajo hacia arriba se inicia en la represa de la UHE de Itaipú, hasta encontrar la desembocadura del río Tieté. En este punto, para salvar el dique de Ilha Solteira que no dispone de esclusa, la hidrovía sigue por el Rio Tieté en dirección al canal de Pereira Barreto, en el río Sao José dos Dourados por donde retorna al río Paraná, llegando a los ríos Grande y Paranaíba, ambos formadores del río Paraná, donde se localiza la UHE de Sao Simao y Agua Vermelha, respectivamente.

La brasileña Hidrovía do Paraná esta situada en

una región de 76 millones de hectáreas en los estados de Sao Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás y Minas Gerais, en los que se genera casi la mitad del Producto Bruto del vecino país, y que se integra por un conjunto de ferrovías, rodovías y dutovías regionales y federales.

La extensión de la hidrovía, como hemos visto, es de 1.020 km. La extensión del canal de corriente libre es de 245 km y la del canal en reservorios de 785 km. La anchura del canal va de 45,20 a 300 metros.

La hidrovía está dividida en cuatro trechos.

a) Trecho I: va del lago de la UHE de Itaipú hasta el Canal de Acceso al Puente Ayton Senna y tiene una extensión de 170 km. Las profundidades van de 10 a 180 metros.

b) Trecho II: del Canal de Acceso al Puente Ayton Senna hasta la UHE Sérgio Motta (Porto Primavera). Esta represa tiene esclusa. El trecho II tiene una extensión de 245 km. En este trecho se iba a construir la represa de Ilha Grande, pero esta obra fue dejada de lado en el planeamiento eléctrico del país. Este trecho es el más crítico de la hidrovía y ha sido objeto de estudios detallados. Las barcazas que pueden recorrerlo son de profundidad muy limitada. Hay varios puntos con





limitaciones para la navegación. Uno de esos puntos es el Canal de Navegacao de Guaira que sólo permite la navegación de embarcaciones con un calado de 2 metros. La otra limitante es el Canal de Navegacao na Regiao de Porto Camargo (estado de Paraná). En el canal oeste, en virtud de su localización, se forman depósitos de arena provenientes del río Amambaí, creando grandes inconvenientes para la navegación. Ahrana construyó un nuevo canal (el este) que permite la navegación de embarcaciones con calado de 2 metros.

c) Trecho III: es el lago de la UHE Ing. Sérgio Motta (Porto Primavera), con una extensión de 270 km y profundidades que varían entre 3,5 a 20 metros. Se extiende hasta las proximidades del Puente Ferroviario Francisco de Sá. La represa de Porto Primavera, como dijimos más arriba, tiene esclusa.

d) Trecho IV: es el lago de la represa de Ilha Solteira: tiene una extensión de 225 km y profundidades entre 5 y 40 metros. Presenta buenas condiciones de navegabilidad a partir a partir de la desembocadura del Río Sao José dos Dourados hasta el complejo portuario de Sao Simao (estado de Goias), con un tramo de 55 km en el río Paraná y 170 km en el río Paranaíba.

A los cuatro trechos mencionados, se agrega el llamado Tramo Norte e Sul da Hidrovia do Rio Paraná: Trecho de Inteligacao. Este trecho es administrado por la Secretaria dos Transportes do Estado de Sao Paulo, a través del Departamento Hidroviário (DH). Comprende lo que está al norte de la UHE Eng. Souza Dias (Jupia), represa que tiene esclusa y hasta la UHE de Tres Irmaos.

Como se puede deducir de lo manifestado más arriba, los problemas mayores de la hidrovia del Paraná se encuentran en el tramo II en razón a la poca profundidad del río en algunas partes. Hace algunos años se estimaba que los problemas se podían solucionar con la construcción de una represa en Ilha Grande, pero como hemos mencionado, este proyecto fue dejado de lado en la nueva planificación eléctrica.

Ahrana ha emprendido un plan de profundización del canal de navegación desde Guaira hasta la UHE Sergio Motta (Porto Primavera), buscando que en todo el recorrido de los ríos Paraná y Tiete no existan obstáculos a la navegación.

A los problemas que se mencionan, y cuyas obras de corrección se tratarían de emprender en el corto plazo, hay que agregar la conexión con el Alto Paraná, en territorio argentino, dado que la represa de Itaipú no tiene las correspondientes esclusas.

El compromiso que habían asumido los países que construyeron la represa y central hidroeléctrica de Itaipú, es decir Brasil y Paraguay, era no cortar la navegación fluvial. Para ello tendrían que haber construido las correspondientes esclusas. Que existe la posibilidad técnica se demuestra por el hecho de que China ha salvado los 113 metros (semejante a Itaipú) de su represa de "Tres gargantas", a través de la construcción de 5 esclusas de 22,5 metros cada una. Es cierto que la realización de una obra de ese tipo tiene un costo muy alto, pero también es cierto que la producción energética de la central de Itaipú debería cubrir el mismo.

En el Informe que hemos comentado hay un análisis de los distintos proyectos existentes para salvar el obstáculo de los casi 120 metros de la represa de Itaipú. En los distintos proyectos, se parte de la construcción de tres esclusas de 40 metros cada una. Algunos proyectos planean las esclusas sobre un canal del lado brasileño y otros sobre un canal del lado paraguayo.





De solucionarse los obstáculos a la navegación existentes en el tramo II de la hidrovía del Paraná y el salto de Itaipú con la construcción de las respectivas esclusas, se dejará abierta una vía fluvial que facilitará el incremento comercial entre las distintas zonas de Brasil, como el oeste Paranaense, Sao Paulo, Goias y otros y el litoral de Argentina, zonas que son las más importantes de la economía del Mercosur.

Un tercer aspecto a concretar sería la creación de un contrato de futuro de soja entre la Bolsa de Mercaderías y Futuros de San Pablo y el ROFEX.

La realización de un contrato de este tipo se ve hoy afectada por la existencia de distintas políticas monetarias de Brasil y Argentina, y también por la existencia de distintas normas impositivas.

Ya que ambos países son proveedores importantes de soja a China sería fundamental hacer un enlace también con el Mercado de Dalian de ese país.

Los tres puntos mencionados no son los únicos y con seguridad se pueden agregar otros, pero especialmente el primero, que se refiere a la unificación de una política monetaria, es fundamental.

Seguir hablando de un Mercosur cuando las políticas monetarias, fiscales y otras no tienden a una uniformidad y, por otra parte, cuando muy poco se hace para mejorar las vías de transporte, ya sea fluvial, ferroviario y camionero, no es conducente a un término feliz.

Desde los años ochenta seguimos creando comisiones y haciendo reuniones, pero es muy poco lo que se concreta. Hasta se podría sostener que en materia hidroviaria lejos de avanzar, se retrocede, y esto conduce al pesimismo de aquellos que más pueden aportar a este respecto.

