

LA INTEGRACIÓN FLUVIAL DE SUR AMÉRICA COMO PARTE DE LA I.I.R.S.A.

Integración Fluvial de Sur America -
South American Waterway System



www.IFSA-SAWS.org

Mariano Ospina H.

Ingeniero-Biólogo

Agosto 2008

La paradoja suramericana

- Para nadie es un secreto que nuestro subcontinente, a pesar de ser quizá el mejor dotado del planeta en materia de recursos naturales como energía, agua dulce, la mayor biodiversidad animal y vegetal y toda clase de minerales, sin embargo continúa siendo afectado por condiciones de subdesarrollo económico y social.
- Esta situación paradójica ha sido materia de estudio por parte de numerosas personas y entidades que no llegan a ponerse de acuerdo sobre las causas de la misma ya que algunos la atribuyen a presiones externas (como las de potencias hegemónicas ó multinacionales explotadoras), y otros insisten en factores internos como deficiencias culturales, educativas ó sociales ó quienes culpan a los que nos conquistaron.

Por ello resulta bueno recordar

- Que las infraestructuras básicas como son el transporte, la energía y las comunicaciones son factores sine qua non para poder lograr el desarrollo económico en el mundo actual.
- En otras palabras, aunque estas infraestructuras básicas se encuentran en casi todas las regiones del mundo, las diferencias de densidad y calidad de tales estructuras están directamente relacionadas con el nivel de desarrollo económico y social de cada país o región.
- Con base en esta especie de axioma veamos lo que hoy sucede con la infraestructura de transporte en Sur América y en Colombia.

Porque aquí podría estar la diferencia

Después de mirar el siguiente mapa, salta a la vista que una de las diferencias fundamentales entre América del Norte económicamente desarrollada y próspera y una América del Sur atrasada y sometida a niveles inaceptables de pobreza, desempleo, enfermedad y violencia social está en la enorme diferencia existente entre sus respectivas redes de transporte.

VEAMOS:



**E.E.U.U. tiene 20
veces más
carreteras
Pavimentadas
que TODO
SUDAMERICA**

**“Una imagen
vale más que
mil palabras”**

Sistemas viales:
América del Norte vs. América del Sur

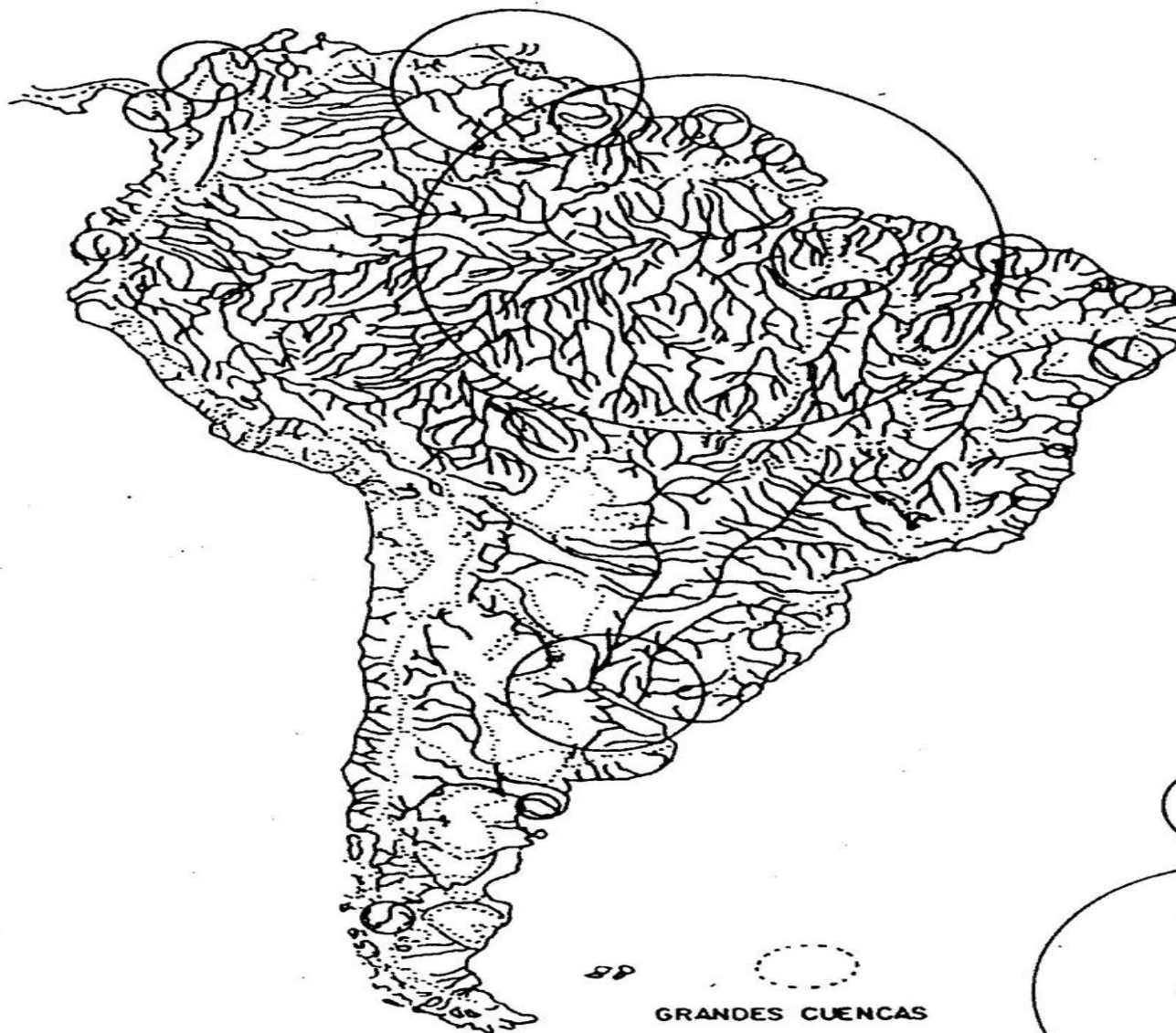
Fuente: Oxford Economic Atlas of the World

Más aún, las cifras lo dicen todo

	<i>Norte América</i>	<i>Sur América</i>
Carreteras Pavimentadas	5 ' 571.796 Kms	302.195 Kms
Ferrocarriles	324.878 Kms	80.287 Kms
Vías Fluviales	30.000 Kms	<u>40.000 Kms (*)</u>
Población	356 ' 254.000	396 ' 895.000

(*) El sistema fluvial más vasto del planeta

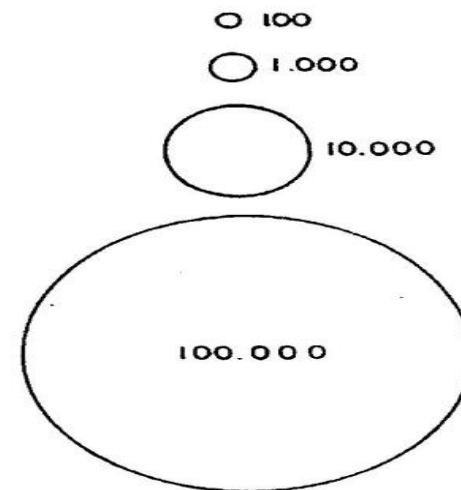
Fuente: Banco Mundial



**En cambio:
TENEMOS LAS
MEJOR RED
FLUVIAL DEL
PLANETA**

**“Una imagen vale más
que mil palabras”**

GRANDES CUENCAS

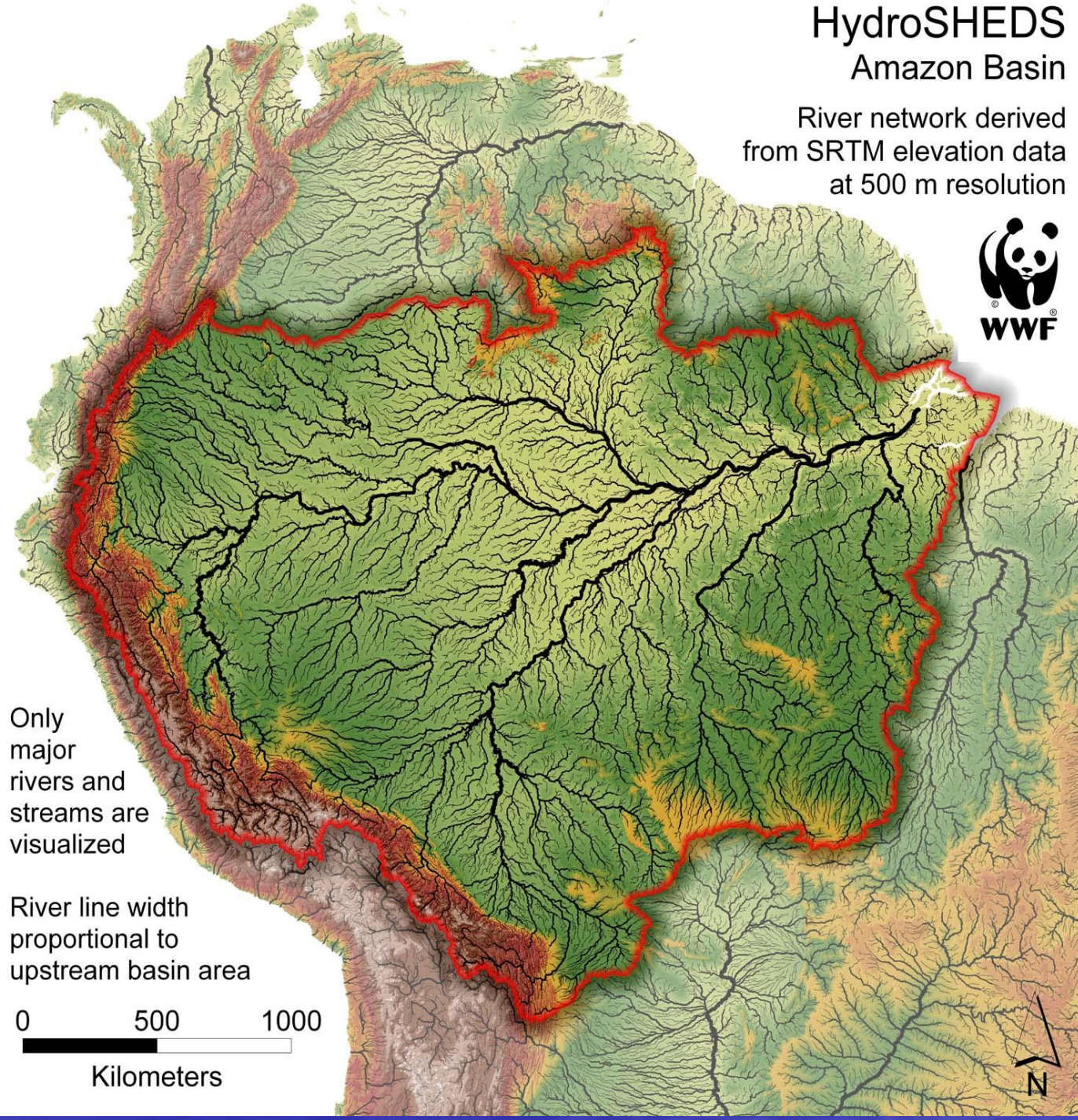


CAUDALES MEDIOS ANUALES

LA SUPERFICIE DE CADA CIRCULO
ES EQUIVALENTE AL CAUDAL
MEDIO ANUAL, EN $M^3 / SEG.$

HydroSHEDS Amazon Basin

River network derived
from SRTM elevation data
at 500 m resolution



Only
major
rivers and
streams are
visualized

River line width
proportional to
upstream basin area

0 500 1000
Kilometers

**Apreciemos
la región
amazónica
en un mapa
de alta
definición**

A propósito, sobre este tema
el Presidente Bill Clinton decía que:

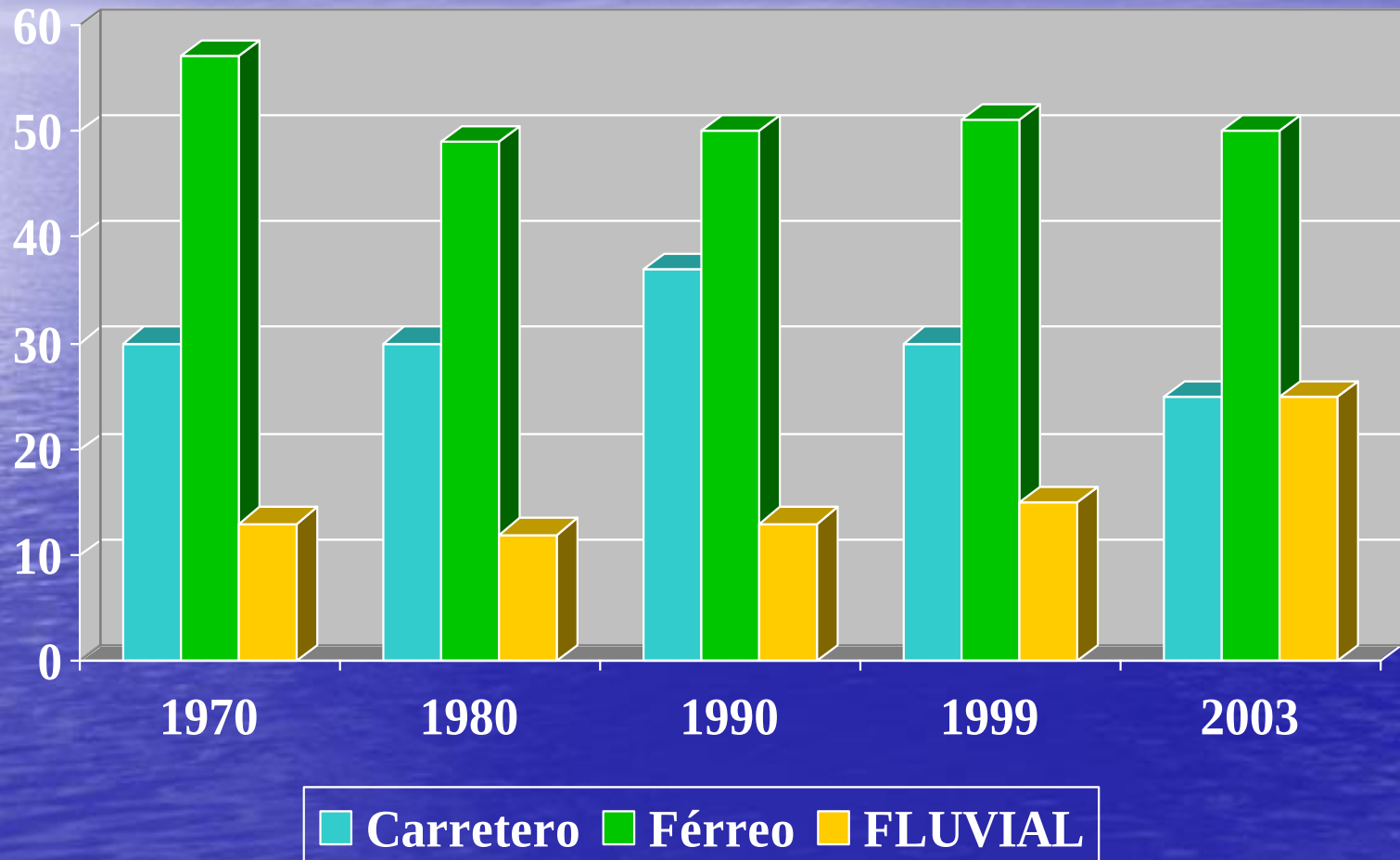
“El desarrollo económico de los E.E.U.U. se basó en el aprovechamiento de sus ríos y canales, mucho antes de que existieran redes de transporte férreo ó autopistas federales” y, por ello, “lejos de descuidar ó menospreciar el transporte fluvial se deberían ampliar las infraestructuras correspondientes PARA PODER ASEGURAR LA SUPREMACÍA DE LA NACION EN EL SIGLO XXI”.

Por esa época (en 1999)

- La sola red de transporte náutico de los Estados Unidos tenía más de 40 mil kilómetros (*), más de 300 puertos y más de 3.700 terminales que se conectan con 190 mil kilómetros de líneas férreas y 100 mil de autopistas federales.
- A través de este todo sistema se movilizaban más de 2 mil millones de toneladas por año generando 13 millones de empleos y US\$742 mil millones anuales a la economía.
- **Europa contaba con 26.500 Kms de hidrovías (10 mil Kms de canales artificiales).**

(*) Incluyendo la vía INTRACOASTAL canalizada para barcas entre Brownsville, Tx. y Apalache Bay, Fla y desde Miami a New York y Boston

Movilización de carga en los E.E. U.U. (%)



Carga movilizada en E.E.U.U. por hidrovías

<i>PRODUCTO</i>	<i>TONELADAS (Millones)</i>
Carbón	175
Petróleo y Derivados	154
Minerales y Metales	131
Productos Agrarios	88
Productos Forestales	18
Otros	65
<i>TOTAL</i>	<i>631</i>

No debemos olvidar que:

- Uno de los aspectos claves en el desarrollo de las naciones es el sistema de transporte disponible puesto que en la medida en que personas y mercancías se puedan movilizar libremente y en óptimas condiciones por su territorio se promueve el desarrollo económico y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.
- El mundo, con su tendencia globalizadora, exige cada vez servicios de transporte más eficientes, razón por la cual resulta pertinente proceder a definir de manera integral el esquema de transporte que el país (ó el subcontinente) necesitan para satisfacer las necesidades de sus habitantes y de sus aparatos productivos.

Tampoco debemos olvidar que:

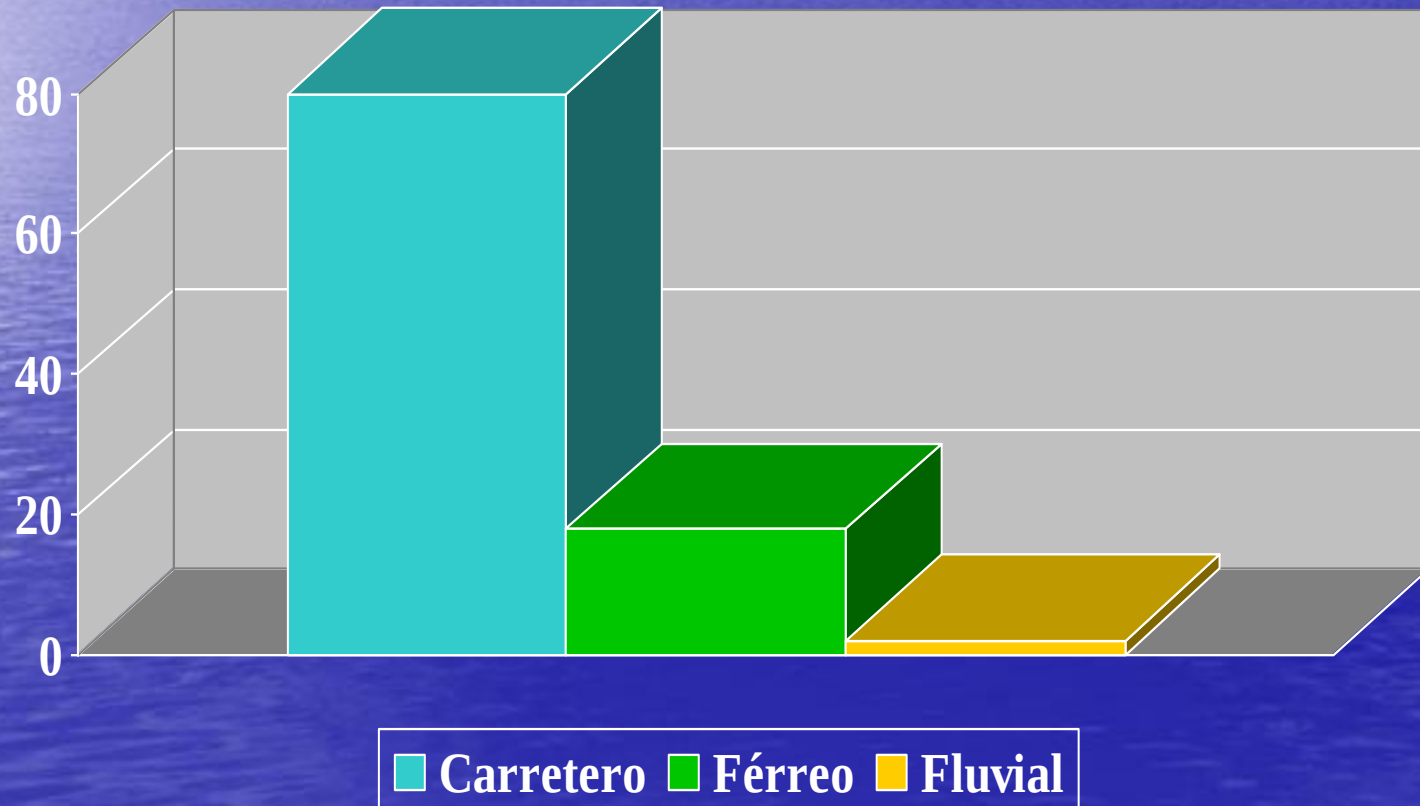
- Los costos de transporte representan un elevado porcentaje del precio final de los bienes.
- Por ello, la infraestructura de transporte y su esquema de operación son determinantes del nivel de competitividad de un país como Colombia (*).

(*) La incidencia de los fletes en el valor CIF de nuestras importaciones alcanza niveles del 37,2% y el sobrecosto de transportar una tonelada de carga de Bogotá a Venezuela es del 45%, de acuerdo con Luis Jorge

Movilización de carga en Brasil (%)

“EL COSTO BRASIL ó SUDAMERICA”

Año 2000



Y, mientras esto sucede en Brasil,

- En Colombia, los grandes centros productivos están concentrados en el interior localizados a una gran distancia de los puertos (*).
- Esto, sumado a una red vial de características de diseño subóptimas (en términos de velocidad de operación, capacidad, estado de las vías, confiabilidad y seguridad) como las nuestras, se convierten en factor restrictivo para el acceso a los mercados internacionales (**).

(*) A título de ejemplo, 25% del PIB se genera en Cundinamarca, Boyacá y Antioquia.

(**) Una tonelada kilómetro por carretera cuesta \$127 y \$71 por río (?), de acuerdo con el Plan de Desarrollo 2002-2006 (página 91).

Pero, en Alemania esto es así:
En US\$/Ton/Km (veces)

<i>MODO</i>	<i>COSTO</i>
Fluvial	US\$ 0,0161 (1)
Férreo	US\$0,0 567 (3,52)
Carretero	US\$0,1074 (6,67)

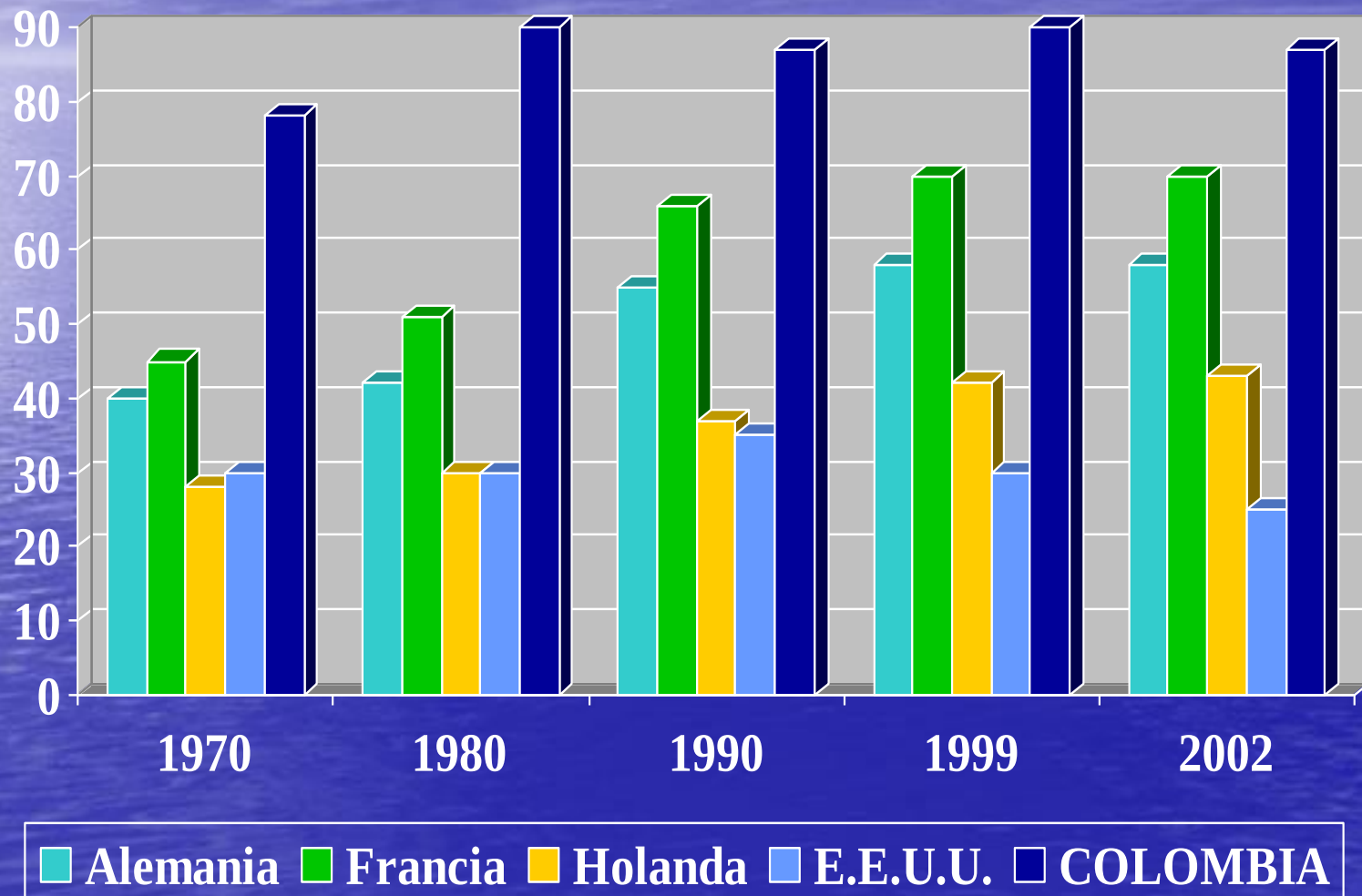
Con el agravante de que esto es lo que se requiere para movilizar 30 mil toneladas por 25 Kms

<i>SISTEMA</i>	<i>UNIDADES</i>	<i>COMBUSTIBLE REQUERIDO</i>
Hidroviario	20 Barcazas	149 Litros
Ferrovionario	400 Vagones	379 Litros
Carretero	1.200 Camiones	1.180 Litros

Y, resulta que en Colombia,

- Tenemos una red de carreteras con alrededor de 160 mil kilómetros de los cuales unos 10 mil están "*pavimentados*" (?).
- *Tenemos el propósito de pavimentar 2.500 kilómetros en los próximos 3 años.*
- Por esta red estamos movilizand o alrededor de 100 millones de toneladas anuales habiendo evolucionado histórica y comparativamente de la siguiente manera:

Movilización de carga por carretera (%)



Y todo lo anterior se ha logrado porque
(según el Banco Mundial)

Entre el 5% y el 7% del Producto Interno Bruto -PIB- de las naciones desarrolladas lo están destinando a invertir en sus infraestructuras mientras que en Sudamérica esta cifra ha oscilado entre un 3% y un 5% del PIB.

De estas sumas entre un 1,1% y un 2,1% del PIB va al sector transporte.

Y, en Colombia

¿Qué hemos hecho en esta materia ?

El nivel histórico de inversión se sitúa alrededor de un 1% habiendo sido de un 1,2% del PIB en 1970 y de menos del 0,6% en 1999.

Y, además, es bien sabido que gran parte de las asignaciones SE HAN DESAPARECIDO. Caso, por ejemplo, de Ferrovías en donde se gastaron más de US\$1.500 millones durante los 2 últimos gobiernos.

Rango de Competitividad (1)

(Oxford U. Press, 2002)

1	Finlandia
2	Estados Unidos
3	Canadá
4	Australia
5	Singapur
6	Noruega
7	Taiwán
8	Holanda
9	Suecia
10	Nueva Zelanda

11	Gran Bretaña
12	Irlanda
13	Dinamarca
14	Suiza
15	Islandia
16	Alemania
17	Austria
18	Bélgica
19	Hong Kong
20	Francia

Rango de Competitividad (2)

(Oxford U. Press, 2002)

21	Japón
22	España
23	Korea
24	Israel
25	Hungría
26	Malasia
27	Portugal
28	CHILE
29	Italia
30	Estonia

31	Eslovenia
32	Mauricio
33	COSTA RICA
34	Tailandia
35	China
36	R. Checa
37	Sudáfrica
38	Grecia
39	R. Eslovaca
40	Polonia

Rango de Competitividad (3)

(Oxford U. Press, 2002)

41	Trinidad Tobago
42	Lituania
43	MEXICO
44	Jordania
45	Lavia
46	URUGUAY
47	R. Dominicana
48	Filipinas
49	BRASIL
50	Egipto

51	PANAMA
52	Bulgaria
53	Jamaica
54	ARGENTINA
55	India
56	Rumania
57	El Salvador
58	Turquía
59	Vietnam
60	PERU

Rango de Competitividad (4)

(Oxford U. Press, 2002)

61	VENEZUELA
62	Sri Lanka
63	COLOMBIA
64	Indonesia
65	Rusia
66	Guatemala
67	BOLIVIA
68	ECUADOR
69	Ucrania
70	Honduras

71	Bangladesh
72	PARAGUAY
73	Nicaragua
74	Nigeria
75	Zimbawe

Y ahora resulta que:

- A nivel continental *estamos intentando una integración que no responde a una estrategia concreta respecto a la economía mundial*, como sí sucede con la integración europea o la de los países del sudeste asiático.
- Más aún, la actual integración hemisférica está llevando a los países latinoamericanos a competir en el corto plazo por la conquista de los mercados regionales, alejándolos de un patrón de especialización ligado a nuestras verdaderas ventajas competitivas.²⁷

ESTA REALIDAD

- Ha venido penetrando gradualmente en el pensamiento de las llamadas “élites” de nuestros países quienes, desde las década de los años 60s, han intentado realizar una integración llamada “ECONOMICA” con “Ríos de Retórica” (sin estrategias ni planes reales de integración) a través de numerosos acuerdos comerciales, tales como:

ACUERDOS COMERCIALES (1)

<i>ACUERDO</i>	<i>Tipo de Relación</i>	<i>Vigencia</i>
Mercado Común Centroamericano	Unión Aduanera	1960
Comunidad Andina de Naciones	Unión Aduanera	1969
Asociación Latinoamericana de I.	Acuerdos de Prefer.	1980
Mercado Común del Caribe	Zona de Libre Com.	1992
NAFTA	Zona de Libre Com.	1994
MERCOSUR	Unión Aduanera	1994
Grupo de los 3	Zona de Libre Com	1995

ACUERDOS COMERCIALES (2)

-Zonas de Libre Comercio-

<i>ACUERDO</i>	<i>Tipo de Relación</i>	<i>Vigencia</i>
Colombia - Caricom	Zona de Libre Com.	1994
Chile - Colombia	Zona de Libre Com.	1994
México – Costa Rica	Zona de Libre Com.	1995
México - Bolivia	Zona de Libre Com.	1996
Chile-México y Chile- Unión Europea	Zona de Libre Com.	1993
Chile-Canadá y Chile-Mercosur	Zona de Libre Com.	1996
CAN - MERCOSUR	Zona de Libre Com	2003

Frente a esta realidad inocultable

- No podemos limitarnos a buscar las razones históricas de nuestro atraso sino que debemos enfocar nuestros esfuerzos hacia soluciones prácticas que nos permitan cerrar, en cuanto sea posible, las brechas que nos separan de los países avanzados.
- Por ello tenemos que conocer, analizar y APROVECHAR las “**ventajas comparativas**” de nuestro subcontinente.

En primer lugar

- Sur América posee el mayor sistema fluvial del planeta como se puede comprobar tanto visualmente como señalando que Sur América, con sólo el 7% del área terrestre cuenta con alrededor del 30% del agua dulce del planeta en forma de ríos y lagos.
- Esta simple ventaja estadística tiene grandes implicaciones frente al Siglo XXI pues este potencial hídrico se traduce en ventaja competitiva para el transporte fluvial, para la generación de electricidad, para desarrollos agrícolas y forestales y para el propio suministro de agua potable.

En segundo término

- Tenemos una BIODIVERSIDAD reconocida mundialmente y una gran área del continente disponible para diferentes usos económicos (como, por ejemplo, para usos agrícolas).
- Se ha estimado que si las tierras idóneas para producir al menos un cultivo al año, se dedican a la producción de alimentos con tecnología tradicional, la producción allí generada sería suficiente para alimentar tres veces la población existente en todo el continente en el año 2000.

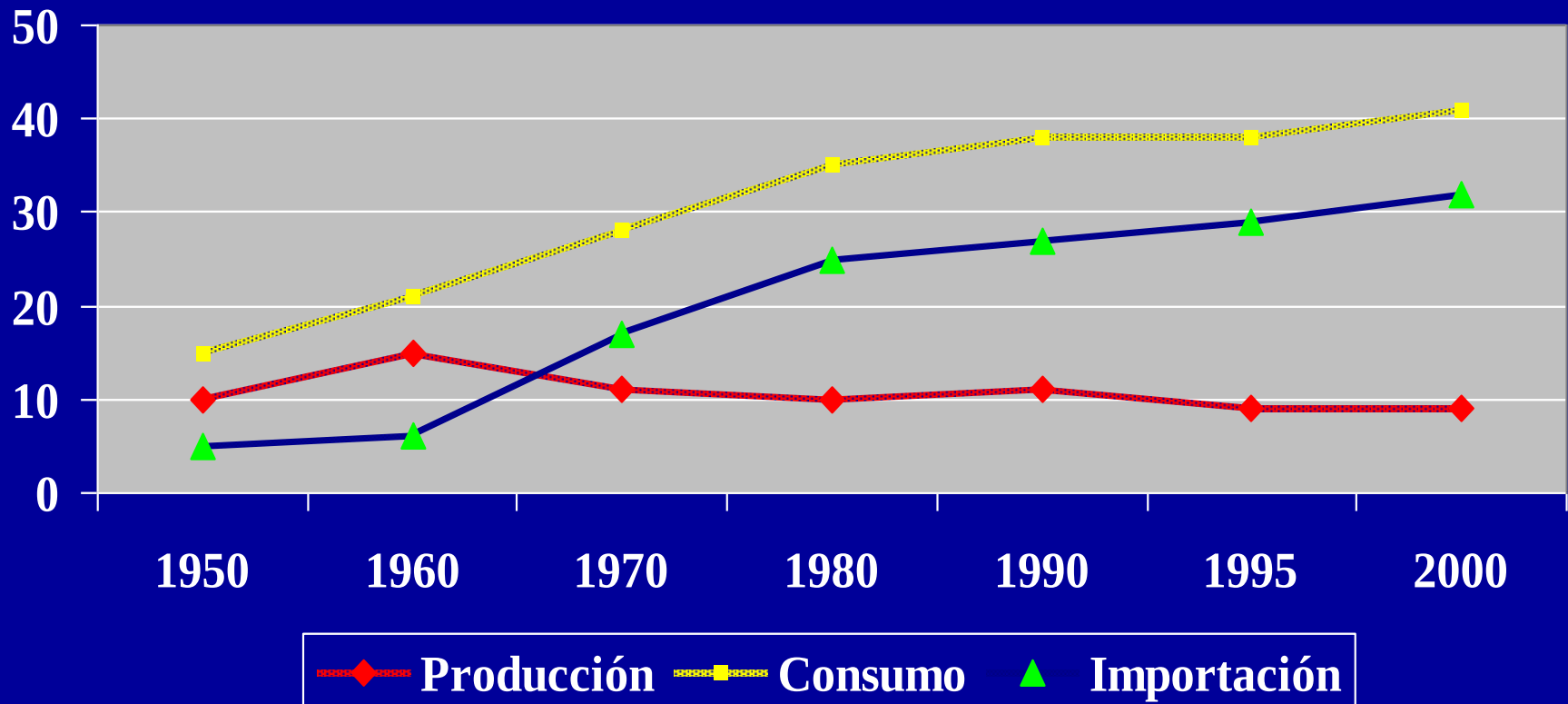
¿Y qué va a pasar con los alimentos?

- Europa y Norte América parecen estar bien preparadas para manejar este tema por sus bajas tasas de crecimiento de su población y la base de sus recursos.
- La situación de Africa aparece como crítica.
- Y la de Asia, con las congestionadas áreas de China, India y Japón; la desolada Siberia y la conflictiva región del Medio Oriente y el avance industrial que presionará tierras cultivables permiten prever muy importantes importaciones de alimentos al igual que muchas materias primas.

VEAMOS:

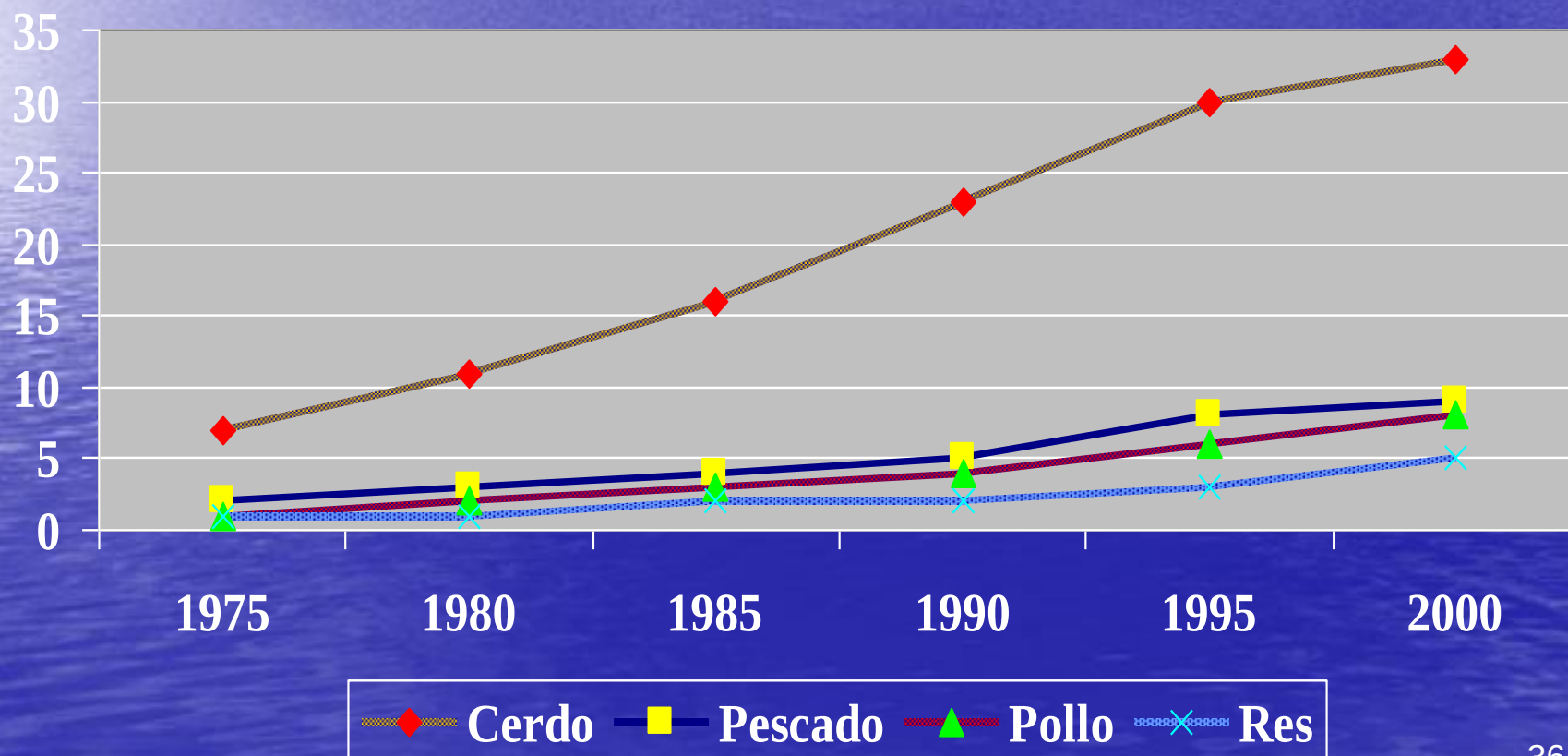
Producción, consumo e importación de granos en Japón

En Millones de Tons

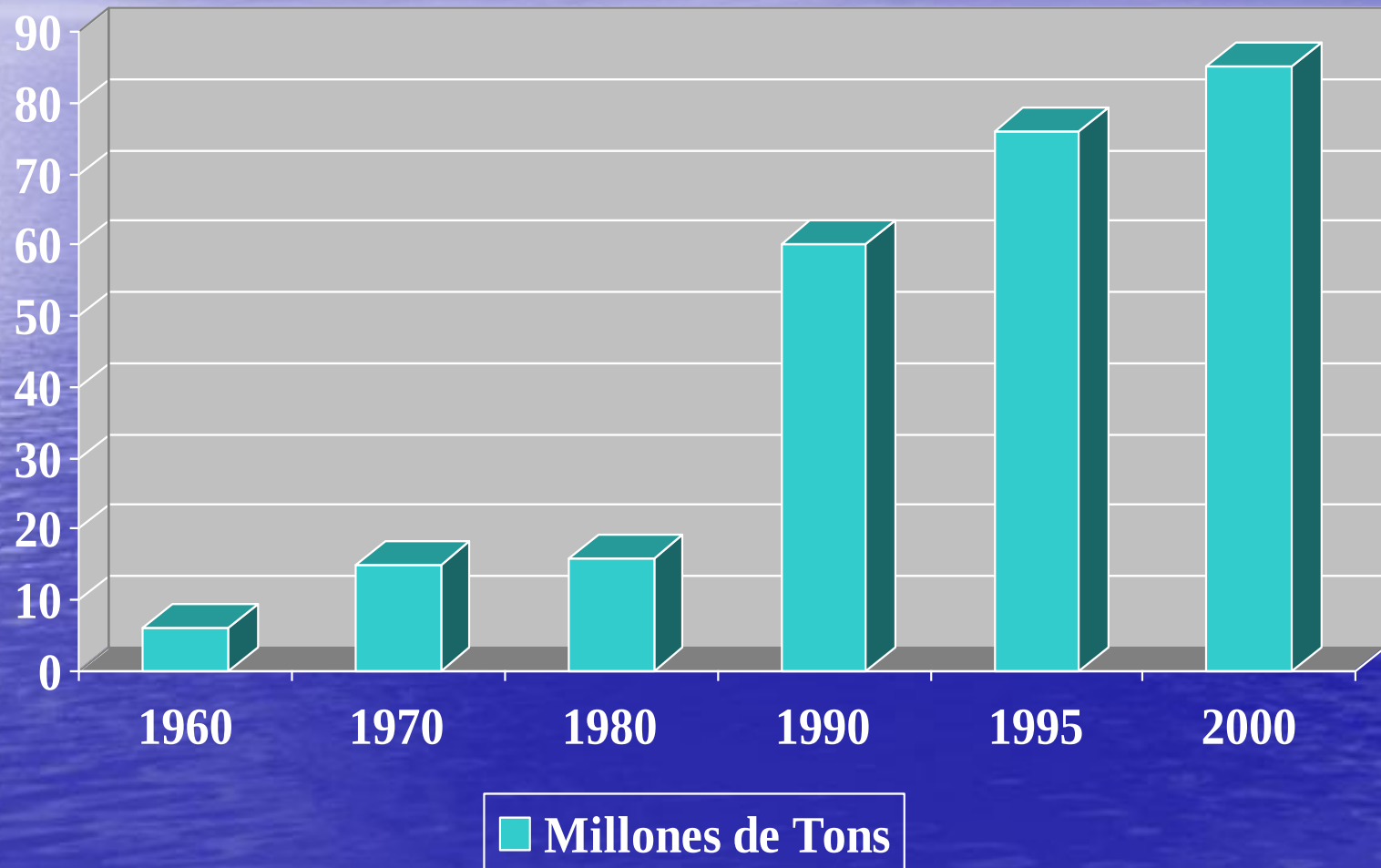


Consumo de carnes en China

En Millones de Tons

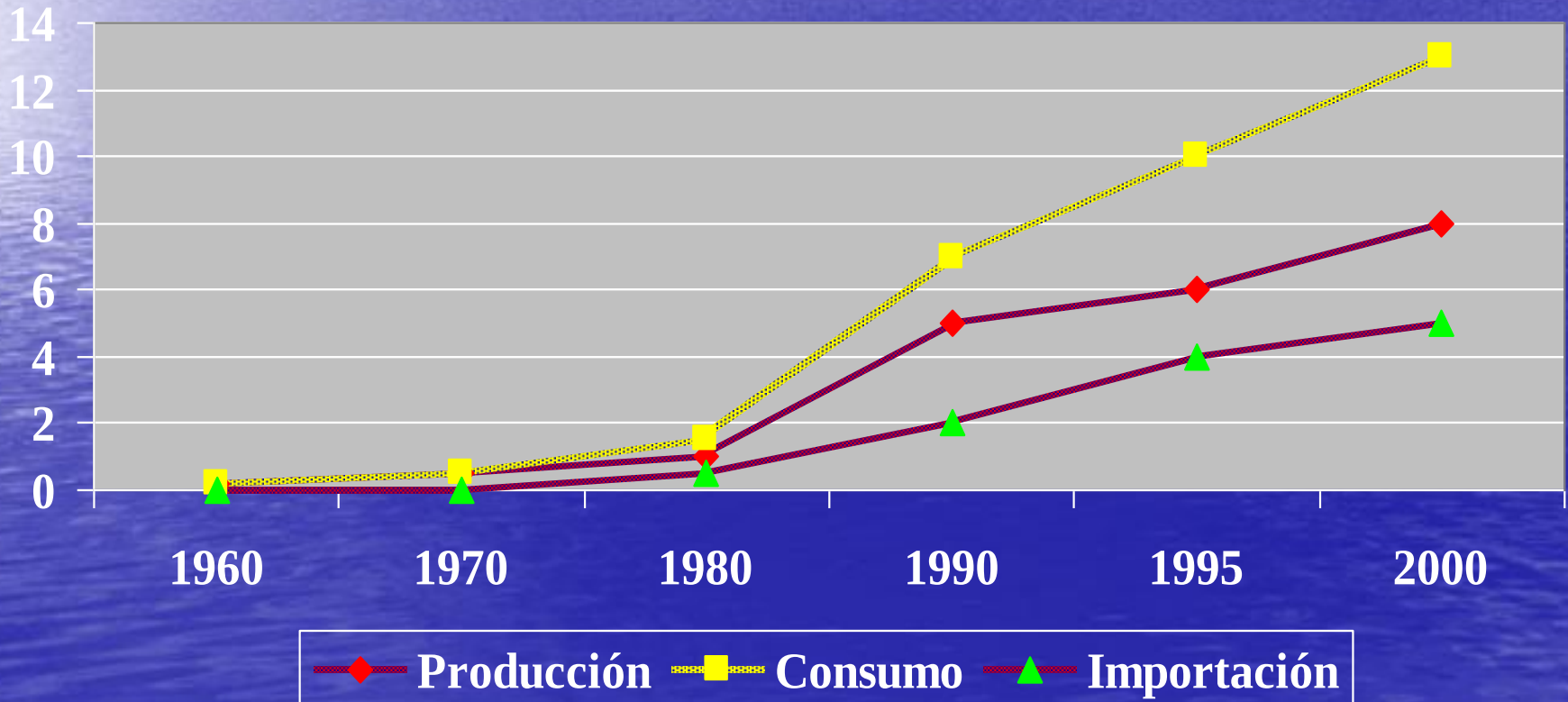


Consumo de granos para alimentación de animales en China



Producción, consumo e importación de aceite vegetal en China

En Millones de Tons



Por las razones anteriores:

Debemos tratar de utilizar, en la medida de lo posible y para mover grandes volúmenes de carga, esa especie de

“AUTOPISTAS NATURALES”

que la naturaleza nos dio a los colombianos y a los sudamericanos.

Y dentro de estas “autopistas naturales”

La más importante es la que conforma **EL PROYECTO DE INTERCONEXION FLUVIAL DE SURAMERICA (IFSA)** que bien puede contribuir a la solución de “LA PARADOJA SUDAMERICANA” antes citada, como veremos a continuación.

El Principal Objetivo sería:

- Desde el punto de vista regional, el establecimiento de un corredor bioceánico que facilite e intensifique el intercambio entre los países al interior de la Región, como una manera de apoyar la formación de un espacio económico más integrado, fortaleciendo los enlaces terrestres entre los principales centros de producción con los puertos del Pacífico y del Atlántico, abriendo nuevas conexiones hacia los mercados externos.
- Desde el punto de vista interno, esta sería una forma de impulsar el desarrollo de centros productivos que se situarían a lo largo de este corredor.

¿En qué consiste el Proyecto IFSA?

- El Proyecto IFSA es una iniciativa que se está estudiando y desarrollando desde 1994 (*) junto con el uso de otros sistemas fluviales como los de los Ríos Amarillo y Yang - Tsé en China, el del Mecong en el sudeste asiático por parte del GIF.
- En Diciembre de 1995 se acordó la creación de un Centro en Colombia que se encargara de la coordinación de los programas relacionados con el Proyecto. Así nació CIFSA como parte de la Fundación Mariano Ospina Pérez.
- El Proyecto IFSA es un proyecto multinacional y multipropósito (navegación, irrigación, generación de energía, desarrollo agrícola y forestal, etc) destinado a ser un componente fundamental de infraestructura para la integración económica del subcontinente sudamericano.

(*) Durante la Conferencia sobre Infraestructuras Globales para el Siglo XXI, convocada por MIT, Harvard y el GIF (Global Infrastructure Fund).

Debiendo tener en cuenta que un proyecto como éste tiene :

- Un impacto sustancial no sólo en las sociedades en donde se construirá sino en la comunidad mundial (como ocurrió con los canales de Panamá y Suez).
- Un cambio en las preocupaciones e intereses geopolíticos del mundo.
- Un impacto directo sobre más de 400 millones de personas y una economía de más de 1 trillón de dólares.
- Un cambio radical en la naturaleza del comercio internacional de América del Sur.
- Un impacto sobre el comercio este - oeste por el acceso al transporte bioceánico debido a que utilizando parte de los Ríos Orinoco y Amazonas y unas porciones terrestres es posible construir 2 muy importantes “corredores interoceánicos”.

Los 3 Componentes del Proyecto IFSA

- **El Proyecto de Interconexión Fluvial de Sur América –IFSA– tiene tres grandes componentes geográficos que corresponden a las tres grandes cuencas hidrográficas del subcontinente, a saber: Amazonas, Orinoco y el Río de La Plata.**
- **El tramo sur (el del Río de La Plata – Río Paraguay) que ya existe y opera (en una longitud de 1.630 Kms) desde Nueva Palmira (En Uruguay, a 140 Kms de Buenos Aires) hasta Asunción (Paraguay) pasando por los puertos Rosario, Santa Fe y Corrientes (en Argentina) hasta llegar a Cáceres (a 3.442 Kms de Buenos Aires). Recientemente (2003) se empezó a preparar una licitación por US\$80 mil millones destinada a mantener un canal navegable (de 8 a 10 piés de profundidad y 100 Mts de ancho) entre Santa Fe y Corumbá (Brasil) con lo cual se tendrían 2.180 kms de hidrovía operando 24 horas diarias.**

El tramo Sur del Proyecto IFSA

- El tramo de los Ríos de La Plata - Paraguay se complementó con uno de 2.400 kms que hoy opera a través del Río Paraná entre Puerto Conchas (cerca de Sao Paulo) y la Represa de Itaipú el cual se conoce como el Sistema Tieté – Paraná.

- A través de estos dos sistemas de hidrovías se beneficiaron 5 países: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay y 40 millones de personas, incidiendo, en forma directa, sobre 720 mil Km² y, en forma indirecta, sobre 3,2 millones de Km².

CON LOS SIGUIENTES BENEFICIOS:

Los Beneficios Generados por el Tramo Sur

- Un incremento del comercio intrazonal.
- Un incremento del comercio extrazonal
- Un aumento de la oferta exportable de los 5 países
- Una disminución de los costos del transporte interno
- Una disminución de los tiempos de transferencia de mercancías.
- Apertura de nuevos negocios con proyección regional e internacional
- LA INTEGRACION FISICA DEL CONO SUR.

Y todo ello debido a que la cuenca de La Plata o del Paraná constituye :

- El tercer sistema hídrico del mundo, después del de los ríos Amazonas y el Nilo con una cuenca de más de 4 millones de Km².
- Es un medio natural de transporte creado por la naturaleza el cual fue utilizado por los españoles, por ejemplo, para fundar a Asunción a más de 1.600 kilómetros del mar y, además,
- Fue, por siglos, el único medio de comunicación y transporte del Paraguay y de varias ciudades argentinas (Santa Fé, Rosario, Corrientes).

Debiendo tener en cuenta que la gente del Sur, al igual que nosotros, durante todo el siglo XX

- Al construirse conexiones férreas y viales con Buenos Aires y con la costa atlántica brasilera, los países del Cono Sur abandonaron este importante sistema de transporte fluvial.
- Y, a finales de los 80s (1988), a raíz de la integración (con el Mercosur) y el encarecimiento y la saturación del transporte terrestre para los productos a granel (granos, minerales y combustibles) se volvió a pensar en los ríos.

Y, como consecuencia de ello, a mediados de los noventa (en 1995)

- Encontraron que allí estaban operando 613 barcas (de 1.200 a 2.000 tons) y una flota de 80 remolcadores con una potencia instalada de 128 mil HP y que
- El tonelaje bruto de esta flota alcanzaba para 892 mil toneladas equivalente a una relación carga/potencia de 7 tons/HP y unos costos operacionales muy bajos existiendo

Allí un gran potencial por desarrollar.

Razón por la cual se decidió firmar “El Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná”

El 13 de Marzo de 1995 en Mendoza (Argentina) acordándose llevar a cabo obras que permitieran una operación permanente de embarcaciones hasta de 10 piés de calado desde Puerto Cáceres en Brasil hasta el Puerto de Nueva Palmira en Uruguay (en un trayecto de 3.302 kilómetros) firmándose seis (6) protocolos, a saber:

- 1 - De asuntos aduaneros.
- 2 - De navegación, seguridad y medio ambiente
- 3 - De seguro Fluvial.
- 4 - De solución de controversias.
- 5 - De cese provisorio de Bandera y,
- 6 - De condiciones de igualdad para mayor competitividad.

Y, ¿ Qué consiguieron ?

- Sólo en el tramo argentino, a partir de 1995, se iniciaron obras de recuperación en el Río Paraná a través de un consorcio belga-argentino.
- En menos de 3 años, se incrementó la capacidad en 5 M de ton/año y en 5 años se duplicaron las exportaciones de cereales (US\$2.500 M) y, además, llegaron inversiones por US\$1.500 M.
- Hoy están movilizandoo 45 M de ton/año.

Conclusión: Más empleo, más industrias, más puertos, más desarrollo y más riqueza.

¿ Y qué están movilizando por esta vía ? (Más del 90% de la carga)

Soya y otros granos

Torta de soya

Aceite de soya

Tortas y aceites

vegetales

Mineral de hierro

Clínquer

Madera

Celulosa

Trigo

Petróleo y derivados

Azúcar

NOTA: Maíz y soya llegan hasta Colombia

Por su parte, el Brasil (de común acuerdo con Paraguay)

- Dio inicio, a mediados de los 80s, a la Hidrovía Tieté - Paraná que nace en las proximidades de Sao Paulo y desciende por el Río Paraná hasta llegar a la represa de Itaipú durante 1.600 kilómetros navegables.
- Su primer objetivo fue permitir el acceso de la gran producción agrícola del oeste brasileiro al mercado de Sao Paulo al igual que al de exportación.
- En 1994 movilizó 5 millones de tons de carga, hoy más de 10 millones.

El Segundo Tramo estaría conformado por:

- La Red de Hidrovías de la cuenca amazónica cuyo liderazgo en cuanto a planeación y desarrollo lo lleva Brasil por ser el país con mayor territorio e influencia sobre esta cuenca.
- Dentro de este enorme sub-sistema (con más de 40 mil Kms) se destaca el tramo Belén Do Pará (Brasil) a Iquitos (Perú) con un poco más de 2.300 kms de longitud en el cual operan, desde hace más de un siglo, transportes regulares de carga y pasajeros con navíos de especificaciones transatlánticas.

NOTA: Este tramo no requiere prácticamente de obras de ingeniería.

El Tercer Tramo tiene como Eje Principal El Corredor Orinoco - Meta - Pacífico

- Que tiene 2.350 Kms de los cuales 1.640 kms corresponden al tramo fluvial desde la desembocadura del Orinoco hasta Puerto López y 710 Kms de vías terrestres.
- En los ejes fluviales de los Ríos Meta y Apure cuenta con un potencial agrario por desarrollar de 3'250.000 Hectáreas regadas por 13 ríos afluentes del Meta y,
- Un gran potencial minero energético e industrial en Venezuela.
- Hoy se movilizan más de 20 millones de toneladas anuales de minerales, productos siderúrgicos, petróleo y derivados a través del Río Orinoco y escasas 1.500 toneladas anuales por el cauce del Río Meta.
- Y todo con una pendiente en el Orinoco de 0,0053% y una del 0,015% en el Río Meta (pendientes muy similares a las de los Ríos Mississippi y Changiyang).

El GIF ha propuesto (para poder mantener la navegación durante todo el año)

- Construir 18 presas - esclusas en el Río Meta y 3 en el Orinoco, similares a las 29 existentes en el Mississippi (1.077 Kms) ó a las 13 del Río Volga (101 Kms) ó a las 12 del Canal de Panamá (81,6 Kms) ó a las 8 del Canal de Kiel en Alemania (91,6 Kms) ó a las 30 del canal de New York (545,6 Kms).

Nota: Allí se detectó un potencial de energía hidráulica de 24.300 MW (2 veces Colombia).

Requiriéndose de las siguientes inversiones

<i>Subproyecto</i>	<i>Cantidad</i>	<i>V/.Unitario</i>	<i>V/. Total</i>
Represas de Control	15	US\$30 M	US\$450 M
Represas Multipropósito	3	US\$1.500 M	US\$4.500 M
Esclusas	21	US\$100 M	US\$2.100 M
Dragados	1.650 Kms	US\$3 M	US\$4.950 M
Canalizaciones	1.650 Kms	US\$4 M	US\$6.600 M
Puertos Internacionales	2	US\$30 M	US\$100 M
Desarrollo en los dos países			US\$5.000 M
<i>TOTAL</i>			<i>US\$23.700 M</i>

Es bueno recordar que el Proyecto IFSA no solo tiene en cuenta servicios de transporte sino también :

- ✓ Los enormes potenciales de hidroenergía e irrigación al igual que el agrícola y minero y, naturalmente, el ecológico.
- ✓ No se trata, por tanto, de un proyecto de ingeniería para la construcción de infraestructuras sino de un verdadero **PROYECTO DE DESARROLLO INTEGRAL** de las 3 cuencas en mención.

POR TANTO

- El Proyecto IFSA debe hacer parte de una verdadera POLITICA DE ESTADO en vez de ser tratado como UNA POLITICA DE GOBIERNO.
- En otras palabras, el Proyecto requiere de UNA VISION DE LARGO PLAZO Y DE MAGNITUD CONTINENTAL en lugar de la VISION CORTOPLACISTA con que actualmente se le está analizando por parte del Gobierno Nacional.
- Por ello, con el fin de definir, de una vez por todas, una especie de POLITICA RACIONAL sobre este importante Proyecto se sugiere empezar a preparar un Documento Conpes en el cual se tenga, entre otras cosas, lo que aparece consignado en el siguiente mapa en relación con “LOS CORREDORES INTEROCEANICOS” actuales y futuros.

CORREDORES INTEROCEÁNICOS

ACTUALES Y FUTUROS



CON LO CUAL

**Cumpliríamos el “PUNTO 84” del
“MANIFIESTO DEMOCRÁTICO” del
Presidente Uribe que dice:**

***“Trabajaremos en el sueño de la
conexión del Río Meta con la
Hidro vía Suramericana”***



GRACIAS