



CARI / CONSEJO ARGENTINO PARA LAS
RELACIONES INTERNACIONALES

Comentarios Estratégicos

Vías fluviales en Argentina:
importancia estratégica y adecuación

Facundo Díaz

Vías fluviales en Argentina: importancia estratégica y adecuación

Facundo Díaz

Comentarios Estratégicos

N.º 30

JUNIO 2025

ISSN 3008-9956

Las opiniones expresadas en esta publicación son exclusiva
responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente el
pensamiento del CARI.

Corrección: Roxana Carbone

Diseño: Trender

Maquetación: Mario Modugno

CARI Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales

Uruguay 1037, piso 1.º, C1016ACA Buenos Aires, República Argentina

Teléfono: (+5411) 4811-0071 al 74 / Fax: (+5411) 4815-4742

Correo electrónico: direccioneditorial@cari.org.ar / Sitio web: www.cari.org.ar

Vías fluviales en Argentina: importancia estratégica y adecuación

Facundo Díaz*

1. Introducción

El transporte por agua es uno de los modos más antiguos de la historia humana. Según estimaciones de la Organización Marítima Internacional (UNCTAD, 2022), alrededor del 90 % del comercio mundial se realiza por vía marítima en la actualidad, lo que demuestra que mantiene su relevancia aún hoy en día.

En Argentina, desde la implementación del modelo agroexportador hasta la actualidad, se ha observado un constante incremento en la infraestructura destinada al transporte marítimo y al aprovechamiento de las vías fluviales (cursos de agua naturales o acondicionados que permiten la navegación de embarcaciones comerciales o logísticas) que conectan a Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina con el Río de la Plata (CEPAL, 2021). Esta red posiciona al transporte por agua como un eje estratégico tanto para el comercio interior como para la integración regional, otorgándole una importancia crítica en relación con la circulación de productos

* Estudiante avanzado de la Licenciatura en Ciencia Política por la Universidad Nacional de La Matanza, donde se desempeña como estudiante investigador en el Departamento de Derecho y Ciencia Política. Desarrolla proyectos sobre ética pública, políticas anticorrupción, derecho ambiental y educación técnica, en el marco de becas de investigación del CIN, CONICET y UNLaM. Publicó trabajos sobre transporte fluvial y geopolítica del litio, y ha participado como expositor en congresos nacionales e internacionales. Integra Youth Diplomats, la Red de Estudios Federales Internacionales y la Comisión de Derecho Internacional Público del Colegio de Abogados de La Matanza. Contacto: facundodiaz1997@outlook.com.ar

del interior argentino y el fortalecimiento de los lazos diplomáticos y comerciales entre las naciones mencionadas.

A pesar de ello, este sistema de transporte enfrenta desafíos significativos relacionados con la falta de modernización, ampliación e inversiones, lo que limita su potencial y estanca su progreso. En este trabajo observaremos algunas de las causas y consecuencias de descuidar esta parte vital de nuestra economía. El objetivo no es realizar una simple crítica u observación, sino fomentar la visibilidad del tema y contribuir al desarrollo de un diálogo más amplio sobre el futuro del transporte fluvial y marítimo en Argentina.

Con este fin, el texto no aborda detalles técnicos sobre las características de las vías fluviales ni sobre los requisitos materiales necesarios para su desarrollo, sino que propondrá una mirada más política y general del tema, con el fin de explorar aspectos de índole socioeconómica. Para ello, comenzaremos explicando por qué es importante lograr este objetivo en un mundo cada vez más globalizado.

2. La importancia del transporte por agua

La globalización es un proceso continuo de interconexión y aceleración de los intercambios en todas las esferas, que afecta tanto a la sociedad civil como a los actores políticos y a todas las entidades públicas y privadas del mundo. Su base se encuentra en el desarrollo de los medios de comunicación y en la expansión de las infraestructuras que unen a las naciones y personas del planeta. En este contexto, resulta evidente que la globalización no solo se vincula con la comunicación, sino también con el transporte (CEPAL, 2008).

Dentro de los medios de transporte, el marítimo ocupa un lugar central: es uno de los más antiguos y, a la vez, uno de los más determinantes en la economía contemporánea. Ya sea impulsado por intereses públicos o privados, el transporte marítimo representa la principal forma de comercialización de bienes a nivel global, y constituye una fuente clave de riqueza y bienestar para numerosas naciones (CEPAL, 2021). Este tipo de intercambio no solo permite a las poblaciones acceder a productos provenientes de otros países, sino que también fomenta industrias,

impulsa relaciones comerciales y refuerza la interdependencia y la cooperación internacional.

Por estas razones, cuando un país con acceso al océano o a vías fluviales navegables no logra aprovechar las ventajas del comercio internacional, ni desarrolla la infraestructura necesaria para integrarse plenamente a este circuito, termina inevitablemente rezagado en la carrera global, lo que genera consecuencias negativas de largo plazo. Además, el transporte marítimo exige una logística cada vez más sofisticada. La modernización del sector responde a exigencias contemporáneas como la digitalización y la sostenibilidad ambiental, lo que, a su vez, incrementa los costos operativos. Las nuevas embarcaciones son de mayor tamaño, utilizan energías renovables, incorporan sistemas digitales de navegación y localización, y aplican tecnologías que buscan hacer del transporte marítimo una actividad más limpia, segura y eficiente (UNCTAD, 2022).

3. La problemática argentina y posibles vías de desarrollo

La República Argentina atraviesa una situación compleja que limita significativamente su abanico de opciones y obliga a su agenda política a enfocarse en problemáticas de mayor urgencia. Esta coyuntura restringe el rango de políticas posibles, favoreciendo respuestas inmediatas por sobre soluciones estructurales de largo plazo. En este contexto, la política se ve condicionada por factores como la necesidad de mantener una imagen pública favorable, los incentivos ligados a la reelección y la dependencia del financiamiento de campañas, muchas veces sujeto a intereses de corto alcance.

La modernización del sistema de transporte marítimo y fluvial se ve perjudicada por estos factores, ya que se trata de una inversión que implica altos costos iniciales y cuyos beneficios se perciben a mediano y largo plazo. Esta característica influye decisivamente sobre la viabilidad política de las acciones requeridas, que en términos generales se reducen a tres caminos: 1) asumir el proceso desde una entidad estatal nacional, 2) impulsarlo a través de una licitación pública nacional, o 3) concesionar la administración y desarrollo del sistema a una empresa extranjera privada.

A pesar de las dificultades, la opción más viable parece residir en atraer inversión privada, aunque para ello el Estado argentino debe garantizar dos condiciones fundamentales: una burocracia eficiente que organice la actividad de manera coherente y previsible, y garantías razonables de rentabilidad para los inversores (Barbero, 2021).

En la actualidad, el cumplimiento de estas condiciones se ve comprometido por la inestabilidad política y la fragilidad económica, que generan incertidumbre y riesgo de conflictividad social. Sin embargo, una posible solución sería la centralización de toda la actividad marítima y fluvial en un organismo de control nacional, dependiente del Ministerio de Transporte o de una secretaría especializada.

Los primeros pasos para crear estas condiciones estructurales podrían ser:

- la profesionalización del personal del sector,
- la actualización de la Ley de Puertos (Ley 24.093) y demás normativas complementarias,
- la rearticulación de la infraestructura terrestre conectada a los puertos,
- y la ampliación de los equipos técnicos dedicados a la logística y gestión del transporte fluvial (CEPAL, 2021).

Estas medidas, ejecutadas desde el Estado, no solo facilitarían el arribo de capital privado, sino que también aumentarían la capacidad de garantizar el funcionamiento continuo del sistema, generando así condiciones estables para el desarrollo sostenido de este modo de transporte. A pesar de que las soluciones técnicas son identificables y factibles, su implementación no puede quedar restringida a una sola administración ni a la voluntad de un grupo político. Es fundamental construir un consenso amplio entre las distintas fuerzas que permita sostener esta agenda como una política de Estado, asegurando su continuidad más allá de los ciclos electorales. A la complejidad de este acuerdo político se suma la necesidad de construir una conciencia social sostenida sobre la importancia estratégica de esta reforma. Solo una ciudadanía informada y comprometida podrá respaldar las decisiones necesarias para impulsar el desarrollo de este sector a largo plazo.

Es importante destacar que esta no es una reforma asociada a una orientación ideológica específica ni a un modelo económico determinado. Se trata de una necesidad estructural de cualquier Estado moderno: mantener en condiciones y en constante expansión su infraestructura de conexión con el mundo. El estancamiento en esta área conlleva consecuencias silenciosas pero inevitables que afectan tanto la competitividad económica como la integración regional e internacional (CEPAL, 2021). En este sentido, no se trata de defender intereses extranjeros, sino de aumentar el bienestar general de la población. La capacidad de transporte, el rendimiento portuario y las condiciones de las vías navegables no son simples herramientas auxiliares del desarrollo: son, en verdad, los cimientos sobre los que este se construye.

4. Conclusión

En definitiva, el futuro del comercio marítimo y el desarrollo de toda la infraestructura asociada a este sector depende de decisiones colectivas y estratégicas. Se encuentra en la capacidad de concientización de la población, en la fuerza social para impulsar la reforma, en la voluntad política de construir consensos duraderos, y en la posibilidad de que Argentina supere el ciclo de políticas reactivas y de corto plazo.

Invertir en infraestructura estratégica y en políticas públicas estables no solo es una decisión económica, sino también una apuesta por el desarrollo sostenible, la integración internacional y el bienestar común. En ese marco, el transporte marítimo y fluvial no debe ser entendido como un sector secundario, sino como un pilar esencial del crecimiento nacional.

Referencias

Barbero, J. A. (2021). *Los retos de las vías navegables*. Universidad Nacional de San Martín.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2008). *El transporte marítimo internacional de América Latina y el Caribe, año 2007* (Boletín FAL). División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL. <https://hdl.handle.net/11362/36064>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2021). *Perspectivas del comercio internacional de América Latina y el Caribe 2021: en busca de una recuperación resiliente y sostenible*. CEPAL. <https://hdl.handle.net/11362/47595>

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2022). *Examen del transporte marítimo 2022: navegando en aguas tormentosas (Resumen)*. UNCTAD. <https://unctad.org/es/publication/examen-del-transporte-maritimo-2022>

