

**INFORME – CANALES NAVEGABLES EN ARGENTINA. POTENCIAL  
ECONÓMICO Y SUSTENTABLE DEL DESARROLLO DE RECURSOS  
HÍBRIDOS**

**Resumen ejecutivo:**

- En Argentina, el **92%** del transporte de mercancías se realiza por camión mientras que el **8%** restante se reparte de manera casi equitativa entre el ferrocarril y la navegación interior. Otros países comparables en dimensión y potencial productivo (como Estados Unidos, Australia y Brasil) presentan un reparto modal más equilibrado, no monopolizado por un único medio de transporte.
- La capacidad de carga de **una barcaza** equivale, en promedio, al transporte que ofrecen aproximadamente **37 vagones de tren** o **50 camiones de carga**.
- El transporte por barcaza es el que menos combustible gasta: puede transportar una tonelada de carga hasta **250km/L de combustible**. En cambio, el tren puede trasladar la misma tonelada por **90 km/L de combustible**, y el transporte por camión sólo la desplazaría por **23 km/L de combustible**.

- En términos de sostenibilidad, el transporte por camión emite **entre 5,5 y 16,5 kg de CO<sub>2</sub> por tonelada y por kilómetro** (kg CO<sub>2</sub>/t.km), mientras que el transporte ferroviario emite **entre 0,65 y 1,95 kg CO<sub>2</sub>/t.km**. Una vez más, la barcaza se impone como la alternativa más eficiente, pues sólo emite entre **0,5 y 1,5 kg CO<sub>2</sub>/t.km**.
- Las cuencas de los **ríos Bermejo, Carcarañá - Río Tercero y Río Negro** son tres regiones de gran potencialidad productiva y representan una oportunidad clave para el desarrollo de vías navegables en Argentina. Potenciar el transporte fluvial impulsaría las economías de las regiones norte, centro y sur; es decir, de todo el país.
- Se requiere una estructura de financiamiento integral para sostener tanto la construcción como el mantenimiento de la infraestructura naval. Hay que considerar **mecanismos de cofinanciamiento** que distribuyan la inversión entre diversos actores: el gobierno nacional, el provincial, el sector privado y los bancos de desarrollo sustentable.

## INTRODUCCIÓN:

“**Gobernar es poblar**” dijo Juan Bautista Alberdi en *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina* (1852). Hoy, a esa afirmación podemos sumarle una nueva dimensión: **gobernar es unir, conectar, progresar**. El mismo Alberdi también sostuvo que la forma más eficaz de elevar la capacidad y la cultura de los pueblos era aproximarlos a la costa mediante un sistema de vías de transporte. Para ello, los grandes medios eran el ferrocarril, la navegación interior y la libertad comercial (Gavaldá, 2022).

Desde la época colonial, Argentina arrastra un pendiente en ese sentido: el desarrollo de sus canales navegables. La falta de inversión en la infraestructura reduce la competitividad y el potencial de despegue económico del país. Las capacidades de exportación y explotación de lo que produce el sector agrícola se ven limitadas, al igual que el fortalecimiento e integración de las economías regionales.

Promover la construcción de canales navegables y la exploración de ríos interiores es fundamental para el desarrollo económico y la inserción de las empresas argentinas en el mercado internacional. En este informe se analiza el actual reparto modal del transporte de mercancías, para luego evaluar las ventajas económicas y ecológicas de aprovechar los canales navegables.

Además, se ahondará en tres casos concretos: las cuencas **de Río Bermejo, Río Carcarañá-Río Tercero y Río Negro**, cuya producción combinada impacta de manera directa en el **5% del PBI nacional**. Se propone, entonces, un enfoque federal e integral que visibilice las fortalezas productivas del país y el potencial de una infraestructura más eficiente y sustentable.

## 1 – REPARTO MODAL EN ARGENTINA

El reparto modal de cargas es un aspecto fundamental en la planificación y optimización del transporte de bienes dentro de un país. En Argentina, esta importancia se acentúa debido a la extensión territorial, la diversidad geográfica y el rol central de la exportación de productos primarios para la economía nacional.

### El monopolio del camión:

La infraestructura presenta una amplia predominancia del transporte automotor por sobre otros modos, como el ferroviario, el aéreo y el fluvial. El camión traslada aproximadamente el **92% del volumen total de cargas que se transportan en el país** (Ministerio de Transporte de la Nación, 2018), lo que impacta en **más del 2% del PBI argentino** (Barbero et al, 2013).

En la **Tabla 1** se puede apreciar que la distribución del transporte de cargas es mucho más equitativa en otros países:

**Tabla 1:** Reparto modal de cargas comparativo con otros países

| PAIS           | PBI x Hab U\$\$ 2017 | t Transportadas   | % Camión | %FFCC | %Navegación |
|----------------|----------------------|-------------------|----------|-------|-------------|
| Unión Europea  | \$ 33.715,00         | 14.700.203.047,00 | 71%      | 19%   | 10%         |
| Estados Unidos | \$ 59.532,00         | 12.662.085.345,00 | 84%      | 12%   | 4%          |
| Brasil         | \$ 9.821,00          | 2.943.481.932,00  | 69%      | 15%   | 16%         |
| Australia      | \$ 53.800,00         | 2.761.252.524,00  | 35%      | 49%   | 17%         |
| México         | \$ 8.903,00          | 905.750.000,00    | 56%      | 13%   | 32%         |
| Canadá         | \$ 45.032,00         | 887.600.000,00    | 72%      | 21%   | 7%          |
| Argentina      | \$ 14.402,00         | 551.328.491,00    | 92%      | 4%    | 5%          |
| Chile          | \$ 15.346,00         | 313.160.966,00    | 87%      | 9%    | 4%          |
| Colombia       | \$ 6.302,00          | 300.981.000,00    | 73%      | 26%   | 1%          |

*Fuente:* Elaboración propia en base a DNPTCyL, Ministerio de Transporte de la Nación Argentina (2018)

### El desuso de la barcaza en el sector agropecuario

El rol de la barcaza es todavía más marginal cuando se pone el foco sobre el sector agropecuario argentino: **no supera el 1%**. Como indica la **Tabla 2**, **el 85%** de la producción se transporta en camiones y la parte restante es casi exclusivamente transportada por ferrocarriles:

**Tabla 2: Reparto modal de cargas del complejo agropecuario argentino**

| <b>Campaña</b>                              | <b>2018/19</b> | <b>2019/20</b> | <b>2020/21</b> | <b>2021/22</b> | <b>2022/23</b> | <b>2023/24</b> |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Total Producción (t)                        | 141.332.095    | 134.950.269    | 129.986.516    | 133.922.122    | 83.419.078     | 135.812.235    |
| Embarques (t)                               | 100.461.944    | 89.652.966     | 100.403.996    | 93.552.713     | 57.893.160     | 99.408.947     |
| FFCC (t)                                    | 14.135.087     | 14.031.651     | 15.785.627     | 14.933.860     | 10.395.000     | 15.868.694     |
| FFCC (%)                                    | 14,10%         | 15,70%         | 15,70%         | 16,00%         | 18,00%         | 16,00%         |
| Barcazas (t)                                | 847.073        | 596.678        | 638.075        | 585.053        | 362.048        | 621.676        |
| Barcazas (%)                                | 0,80%          | 0,70%          | 0,60%          | 0,60%          | 0,60%          | 0,60%          |
| Camión (t)                                  | 86.326.857     | 75.024.637     | 83.980.294     | 78.033.800     | 47.136.112     | 82.918.577     |
| Camión (%)                                  | 85,90%         | 83,70%         | 83,60%         | 83,40%         | 81,40%         | 83,40%         |
| Numero de Camiones (28t)                    | 3.083.102      | 2.679.451      | 2.999.296      | 2.786.921      | 1.683.433      | 2.961.378      |
| Numero de Vagones (47t)                     | 3.007          | 298.546        | 335.864        | 317.742        | 221.170        | 337.632        |
| Numero de Barcazas (1500t)                  | 565            | 398            | 425            | 390            | 241            | 414            |
| Embarques - Nodo Portuario Gran Rosario (t) | 79.017.922     | 70.056.967     | 75.212.628     | 69.107.708     | 42.031.143     | 73.433.728     |
| Embarques - Resto (t)                       | 21.444.022     | 19.595.999     | 25.191.368     | 24.445.005     | 15.862.017     | 25.975.219     |

**Fuente:** Elaboración a partir de Bolsa de Comercio de Rosario (2023)

## 2 - VENTAJAS DEL TRANSPORTE FLUVIAL

Según la información proporcionada por la Administración Portuaria Puerto Barranqueras, el transporte fluvial en barcaza presenta ventajas significativas frente a los modos ferroviario y terrestre. Entre sus beneficios, se destacan los menores costos de inversión y de mantenimiento, su baja demanda de consumo energético, su elevada capacidad de carga en los puertos y su notable fuerza de tracción, lo cual le permite cubrir largas distancias con eficiencia.

### Capacidad de carga

La **Tabla 3** estima la cantidad de unidades de transporte necesarias para transportar 15000 toneladas:

*Tabla 3: Comparación de costo por tonelada para los modos de transporte*

| Transporte | Para 15.000 Tn | Costo U\$\$/Tn |
|------------|----------------|----------------|
| Camión     | 500 camiones   | 0,09           |
| FFCC       | 250 vagones    | 0,05           |
| Barcaza    | 10 barcazas    | 0,02           |

*Fuente: Elaboración en base a (Administración Portuaria Puerto Barranqueras, 2024)*

Se estima que la capacidad de carga de **una barcaza** equivale, en promedio, al transporte que ofrecen aproximadamente **37 vagones de tren o 50 camiones** de carga. La misma tabla también muestra que el costo por tonelada más bajo es el del transporte por barcaza. La comparación destaca el potencial de las barcazas como una alternativa de transporte eficiente y económica. Un mayor uso de éstas optimizaría el traslado de grandes volúmenes de carga y reduciría la cantidad de vehículos pesados circulando en rutas terrestres y ferroviarias.

### Consumo de combustible y contaminación

Un análisis del consumo de combustible, factor crucial para entender el impacto económico y ambiental de cada modalidad, también deja bien parado al medio fluvial. El transporte en camión permite desplazar una tonelada de carga por **23 km/L de combustible**, mientras que el tren puede trasladar la misma tonelada

por **90 km/L de combustible**. Finalmente, las barcazas pueden transportar una tonelada por **250 km/L de combustible**.

**Tabla 4:** Distancias logradas en cada modo de transporte con 1 litro de combustible por tonelada

| Transporte | Carga | Combustible | Distancia |
|------------|-------|-------------|-----------|
| Camión     | 1 t   | 1 L         | 23 km     |
| FFCC       | 1 t   | 1 L         | 90 km     |
| Barcaza    | 1 t   | 1 L         | 250 km    |

*Fuente:* Elaboración en base a (Administración Portuaria Puerto Barranqueras, 2024)

Este dato corresponde con la emanación de CO<sub>2</sub>: el transporte por camión emite **entre 5,5 y 16,5 kg de CO<sub>2</sub> por tonelada y por kilómetro** (kg CO<sub>2</sub>/t.km), mientras que el transporte ferroviario emite **entre 0,65 y 1,95 kg CO<sub>2</sub>/t.km** y la barcaza -que una vez más se impone como el modo más eficiente- sólo emite **entre 0,5 y 1,5 kg CO<sub>2</sub>/t.km**.

**Tabla 5:** Emanación de CO<sub>2</sub> en cada modo de transporte por tonelada y por kilómetro

| Transporte | Carga | Distancia | CO <sub>2</sub> emitido |
|------------|-------|-----------|-------------------------|
| Camión     | 1 t   | 1 km      | 5,5 – 16,5 kg           |
| FFCC       | 1 t   | 1 km      | 0,65 – 1,95 kg          |
| Barcaza    | 1 t   | 1 km      | 0,5 – 1,5 kg            |

*Fuente:* Administración Portuaria Puerto Barranqueras (2024)

### 3: POTENCIALIDAD Y FACTILIDAD

A continuación, se estudian tres cuencas de importancia geoestratégica para el desarrollo competitivo de la nación desde una perspectiva agro-productiva. Se destaca su potencial y la necesidad de desarrollar una infraestructura fluvial.

#### Cuenca del Río Bermejo

Esta cuenca está ubicada al norte de la Argentina y su territorio se distribuye entre las provincias de Jujuy, Salta, Formosa y Chaco, con una superficie total de 123.000 km<sup>2</sup> y una población aproximada de 1.330.000 habitantes. El río homónimo se extiende por 1.300 km y conecta la Cordillera de los Andes con el sistema hídrico del Río de la Plata.

La producción agroindustrial total de la Cuenca del Río Bermejo se estima en alrededor de **10 millones de toneladas anuales**, con un potencial ingreso de divisas de **8.911 millones de dólares**: un **26,7% del PBI de la Cuenca** y un **1,4% del PBI nacional**.

*Tabla 6: Producción agroindustrial de la Cuenca del Río Bermejo*

| PRODUCTO     | SUPERFICIE<br>SEMBRADA /<br>IMPLANTADA<br>(HAS) | CABEZAS<br>TOTALES<br>(unidades) | PRODUCCION (t)       | DIVISAS<br>POTENCIALES<br>(USD) |
|--------------|---|----------------------------------|----------------------|---------------------------------|
| GRANOS       | 3.122.379,00                                    |                                  | 6.450.623,00         | \$ 2.731.606.951,91             |
| FRUTALES     | 19.205,90                                       |                                  | 649.331,25           | \$ 427.658.530,00               |
| HORTALIZAS   | 4.332,30  |                                  | 117.690,50           | \$ 90.228.900,00                |
| FORESTALES   | 6.532,20  |                                  | 1.961.539,20         | \$ 3.846.887.809,60             |
| CAPRINOS     |   | 517.992,00                       | 10.359,84            | \$ 18.647.712,00                |
| BOVINOS      |   | 2.986.503,00                     | 787.946,70           | \$ 1.710.874.252,60             |
| OVINOS       |   | 473.073,00                       | 18.898,89            | \$ 37.864.833,50                |
| PORCINOS     |   | 307.842,00                       | 30.442,60            | \$ 47.371.900,00                |
| <b>TOTAL</b> | <b>3.152.449,40</b>                             | <b>4.285.410,00</b>              | <b>10.026.831,98</b> | <b>\$ 8.911.140.889,61</b>      |

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SAGyP e INDEC.*

En particular, la producción de granos podría convertirse en una importante fuente de ingresos si se optimiza el traslado hacia los puertos exportadores y se adapta la materia prima a la demanda internacional. Se estima, por ejemplo, que, en un plazo de 15 a 20 años, India tendrá que importar unos **20 millones de toneladas más de legumbres** debido a que gran parte de su población ha adoptado dietas vegetarianas. Se trata de un mercado potencial de alrededor de **9 mil millones de USD**. El garbanzo tipo desi -variante más popular en el

sudeste asiático- podría incorporarse con facilidad en la producción agrícola de la cuenca del Bermejo (Grobocopatel, 2013). No obstante, para que Argentina se integre en este mercado debe optimizar la logística de exportación desde zonas remotas. Una canalización del Río Bermejo reduciría los costos de transporte y duplicaría la capacidad exportadora de la región.

El litio es otro recurso natural de gran importancia geoestratégica que se encuentra en esta cuenca. Su extracción y exportación se multiplicó de manera exponencial en los últimos años gracias al crecimiento de la industria de vehículos híbridos. Se estima que el mercado global de litio continuará en aumento y que en 2030 la demanda se habrá cuatriplicado hasta alcanzar **400.000 toneladas** (Fastmarjets, 2021).

En suma, el fortalecimiento del sistema fluvial reduciría los costos de traslado, promovería la exportación y motorizaría la economía de una de las zonas con mayor índice de pobreza del país (**más del 55% de la población**).

### **Cuenca del Río Carcarañá – Río Tercero**

Esta cuenca se encuentra dentro de las provincias de Córdoba y Santa Fe. Su superficie abarca 48.000 km<sup>2</sup> y desemboca en el riacho Coronda, brazo del Río Paraná a la altura de Puerto Gaboto. Su longitud total es de 598 km (Basile et al, 2013).

La producción agroindustrial de las provincias de Córdoba y Santa Fe alcanza un total de **43 millones de toneladas**, con un ingreso potencial de **20.489 millones de USD**. Esto representa el **19,6% del PBI de la cuenca** y el **3,2% del PBI nacional**.

**Tabla 7: Producción agroindustrial de la Cuenca Carcarañá – Río Tercero**

| PRODUCCIONES | SUPERFICIE<br>SEMBRADA /<br>IMPLANTADA (HAS) | CABEZAS TOTALES<br>(unidades) | PRODUCCION (t)    | DIVISAS<br>POTENCIALES<br>(USD) |
|--------------|--|-------------------------------|-------------------|---------------------------------|
| GRANOS       | 18.567.514                                   |                               | 37.934.775        | \$ 11.427.796.866               |
| FRUTALES     | 5.467  |                               | 51.778            | \$ 168.225.340                  |
| HORTALIZAS   | 22.645                                       |                               | 557.205           | \$ 835.174.500                  |
| FORESTALES   | 22.078                                       |                               | 2.866.359         | \$ 4.409.388.612                |
| CAPRINOS     |  | 138.371                       | 2.767             | \$ 4.981.356                    |
| BOVINOS      |  | 5.965.207                     | 1.731.855         | \$ 3.413.473.754                |
| OVINOS       |  | 179.967                       | 6.817             | \$ 13.760.255                   |
| PORCINOS     |  | 1.401.872                     | 138.282           | \$ 216.945.850                  |
| <b>TOTAL</b> | <b>18.617.705</b>                            | <b>7.685.417</b>              | <b>43.289.840</b> | <b>\$ 20.489.746.533</b>        |

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SAGyP e INDEC.*

Cabe señalar que, para garantizar la navegabilidad del río, se requiere un mínimo de caudal de 66 m<sup>3</sup>/s. Habría que invertir en presar de navegación compuestas por vertederos, compuertas y esclusas, además de en otras obras complementarias, como la rectificación de algunos meandros (Basile et al, 2013).

### **Cuenca de Río Negro**

Esta cuenca abarca una superficie aproximada de 3500 km<sup>2</sup>, con una longitud cercana a los 720 km. Su alto periodo de bajas temperaturas y la fácil acumulación de horas de frío por parte de las plantas, la convierte en una de las zonas más adecuadas para la producción de frutas como peras, manzanas, arándanos, duraznos, frambuesas, entre otras (Sozzi, 2007). Sin embargo, la producción frutícola no es la más rentable; ese factor, sumado a la presencia de una vía ferroviaria que conecta al valle medio con el puerto de Buenos Aires, provocó que no avanzaran las inversiones en vías navegables (Rey, 1983).

La producción total agroindustrial de la cuenca de Río Negro asciende a 3 millones de toneladas, de las que 1,4 millones corresponden a la producción de frutas. El ingreso de divisas potencial es de 2.871 millones de USD, lo que representa el **9,2 % del PBI de la cuenca** y el **0,4% del PBI Nacional**.

**Tabla 8: Producción agroindustrial de la Cuenca de Río Negro**

| PRODUCCIONES | SUPERFICIE<br>SEMBRADA /<br>IMPLANTADA (HAS) | CABEZAS TOTALES<br>(unidades) | PRODUCCION (t)      | DIVISAS POTENCIALES<br>(USD) |
|--------------|--|-------------------------------|---------------------|------------------------------|
| FRUTALES     | 51.831                                       |                               | 1.490.995           | \$ 1.511.602.355             |
| HORTALIZAS   | 9.820  |                               | 449.060             | \$ 457.478.000               |
| FORESTALES   | 50.947                                       |                               | 1.386.140           | \$ 545.750.037               |
| CAPRINOS     |  | 525.501                       | 9.819               | \$ 17.717.958                |
| BOVINOS      |  | 532.200                       | 121.579             | \$ 264.558.258               |
| OVINOS       |  | 872.114                       | 33.173              | \$ 66.694.756                |
| PORCINOS     |  | 52.921                        | 5.229,10            | \$ 8.158.650                 |
| <b>TOTAL</b> | <b>112.598</b>                               | <b>1.982.736</b>              | <b>3.495.996,14</b> | <b>\$ 2.871.960.014</b>      |

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SAGyP e INDEC.*

El potencial de la explotación hidrocarburífera de la región también se fortalecería con una optimización de la infraestructura del transporte. Desde que Repsol perforó el primer pozo de shale gas en 2010, el crecimiento y la transformación socio-productiva de la región se dio de manera acelerada y significativa. En 2024, la producción diaria de petróleo superó por un cuarto a la del año anterior. Se estima que en 2030 podría generar un ingreso de **20.000 millones de USD en exportaciones.**

## 4 – ESTRATEGIAS DE INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

### Inversión estimada

Las tres cuencas recién analizadas representan una oportunidad clave para el desarrollo de la infraestructura de las vías navegables en Argentina. La optimización del transporte fluvial permitiría aprovechar el potencial productivo de las regiones norte, centro y sur, es decir, de prácticamente todo el territorio nacional. Invertir en puertos, esclusas, puentes, rectificaciones y dragados es fundamental para mejorar la conectividad y facilitar el transporte de mercancías. Además de reducir los costos del traslado, se impulsaría el crecimiento económico regional y se contribuiría a un sistema de transporte más sustentable.

La siguiente ilustración presenta una aproximación a la inversión necesaria para cada cuenca en función a las cantidades de elementos básicos que sus obras de infraestructura requerirían:

*Ilustración: Detalle de las inversiones necesarias en cada cuenca*



*Fuente: Elaboración en base a (Basile et al, 2013), (Lella, 1957) (Otamendi, 2019)*

### Estrategias de financiamiento

Para llevar a cabo las obras en infraestructura de las vías navegables de estas tres cuencas, resulta fundamental contar con una estructura de financiamiento integral que permita sostener tanto la construcción como el mantenimiento de puertos, esclusas, puentes, dragados y rectificaciones de cauce.

Los recursos nacionales, como fondos destinados por el Estado Nacional o programas del Ministerio de Economía, podrían ser una vía relevante de inversión. También es fundamental que los gobiernos provinciales participen en un financiamiento conjunto y distribuyan así los costos y los beneficios de las mejoras en infraestructura.

Las asociaciones público-privadas son otro camino posible que permite distribuir los riesgos y los beneficios entre ambos sectores. El modelo puede incluir distintos tipos de contratos que permitan a las empresas privadas construir, operar y mantener infraestructuras clave durante un período determinado. Otra alternativa es la emisión de bonos para captar fondos de inversionistas y ofrecer incentivos fiscales a quienes deseen invertir en esos proyectos. Finalmente, el modelo de concesiones ofrece otra vía de financiamiento, permitiendo que empresas privadas construyan y gestionen infraestructuras específicas a cambio de obtener un retorno de inversión mediante tarifas, peajes o concesiones.

También se puede recurrir a mecanismos de financiamiento sostenible. Los bonos temáticos son instrumentos financieros que resultan atractivos para inversionistas interesados en infraestructura sostenible. Asimismo, es posible acceder a fondos internacionales de cambio climático, sobre todo a aquellos dirigidos a proyectos que ayudan a mitigar o adaptar la infraestructura a los efectos del cambio climático.

Es necesario considerar **mecanismos de cofinanciamiento** que permitan distribuir la inversión entre varios actores, tanto nacionales como internacionales. La colaboración entre los gobiernos, el sector privado y los bancos de desarrollo sostenible reduce el riesgo y, por lo tanto, fomenta la participación de las partes involucradas.

## **CONCLUSIÓN**

El desarrollo de la nación argentina comenzó con el ferrocarril; su expansión dio lugar a la creación de pueblos y economías regionales que no habrían existido sin la logística de distribución. Sin embargo, con el paso de los años, la infraestructura ha involucionado hacia la utilización de camiones. El cambio no solo constituye un retroceso en términos de eficiencia, sino que, además, implica un aumento de accidentes en rutas y en los costos de las pólizas de seguros. En contraposición, otros países ya han comenzado a reemplazar el transporte terrestre por la barcaza, o bien conectaron su territorio mediante canales navegables desde un primer momento.

Si bien la canalización y el mantenimiento implican una gran inversión inicial, se deben considerar los costos de mantenimiento vial, las implicancias de los medios terrestres en las zonas urbanas y la incidencia global a largo plazo (Otamendi, 2019). Asimismo, la canalización conlleva otros beneficios, como el mejor acceso al agua y la potencial generación de energía hidroeléctrica que desarrollaría regiones cercanas a los ríos de manera exponencial.

El transporte fluvial es el más eficiente, el menos costoso en su mantenimiento y el menos nocivo para el medioambiente. Impulsa el desarrollo de zonas remotas, la atracción de nuevas industrias a las mismas y la ampliación de los mercados locales e internacionales para los productos de la región. Es pertinente, entonces, invertir en la modernización infraestructural para aprovechar los canales navegables que recorren el país.