



 Transporte

## El crecimiento del tráfico hidroviario

El Sr. Pablo Ferres nos ha hecho llegar el siguiente comentario debido a Emilio Cazalá y publicado a través de EL PAIS digital de Montevideo:

El sector del transporte fluvial pasa por una crisis de mano de obra. Este año se incorporaron a la flota paraguaya varios remolcadores de empuje y nuevas barcasas y buques portacontenedores y esto se ve además en Bolivia y Argentina. El incremento de la demanda del transporte fluvial en todo el sistema local crece a un ritmo del 15 al 30% anual, generando una inversión mayor en la infraestructura de este sector. Ello ha desatado, además, una crisis de mano de obra calificada, según manifestó Juan Carlos Muñoz Menna, titular del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay en declaraciones efectuadas al medio « La Nación » de Asunción que leímos días pasados.

«Necesitamos capacitar al personal existente, para estar acorde a las nuevas exigencias de los nuevos equipos que cuentan con mayor tecnología, pero además es necesario formar nuevos profesionales atendiendo el crecimiento en la cantidad de barcasas, remolcadores, etc.», señaló.

En este sentido, comentó que este año se incorporaron a la flota paraguaya un total de cinco remolcadores, 100 nuevas barcasas y dos buques portacontenedores. Es que en el año 89, el volumen transportado era de 700 mil toneladas y saltó a 11 millones de toneladas en el 2005 y a casi 15 millones de toneladas en el año 2007.

Es por eso que el Centro de Armadores está impulsando una Escuela de capacitación para oficiales de cubierta y también para los trabajadores de las máquinas. Según Muñoz Menna, para que una máquina desarrolle hasta 3.000 Hp de potencia, se requiere un capitán-práctico, un práctico, un maquinista, hasta tres marineros y un cocinero.

Es difícil precisar la cantidad de nuevos profesionales que requiere la navegación fluvial, pero sí es claro que es necesario actualizar los conocimientos prácticos de los que actualmente están trabajando en el rubro, que según datos del Centro de Armadores, son 5.000 trabajadores empleados directamente y 10.000 que son beneficiados de manera indirecta.

«El personal de la marina mercante es hasta ahora básicamente empírico, no ha tenido preparación formal alguna. Son excelentes profesionales, me refiero a la oficialidad de la cubierta y de máquinas, pero se hace necesario ir adoptando un modelo de capacitación que está previsto en el Tratado de la Hidrovía Paraguay-Paraná», explicó Muñoz, quien subrayó además que las embarcaciones nuevas cuentan con nueva tecnología. En la marina mercante, la bandera paraguaya representa más del 80% del parque en la Hidrovía Paraguay-Paraná. Transporta el 90% de los productos de exportación y el 70% de los productos de importación. Además, se encarga del 28% de los productos nacionales, mecanismo denominado cabotaje. Esto se explica en que el transporte fluvial sigue siendo el modo más económico por toneladas y kilómetro, y el menos agresivo del medio ambiente, según Muñoz.

