



 Transporte

# La Hidrovía Paraguay - Paraná: evolución de los últimos años y perspectivas

Alfredo Sesé

Las exportaciones de granos, aceites y subproductos por los puertos de la República Argentina ascendieron a casi 48,4 millones de toneladas en el año 2000. De ese total, casi 34,6 millones, es decir el 71,5%, fueron embarcadas por las terminales portuarias ubicadas, en ese momento, entre Arroyo Seco y Puerto General San Martín, en la Provincia de Santa Fe.

En el año 2012, el total de embarques de esos productos por todos los puertos argentinos fue de 73,1 millones de toneladas, es decir un 51% más medido entre ambas puntas. En dicho año, por los puertos de nuestra región se embarcaron casi 55,3 millones de toneladas o sea casi un 60% de aumento con relación al año 2000. Este total representó una participación del 75,6% del total nacional, habiéndose ampliado la localización de terminales portuarias hasta la zona de Timbúes, al norte de Puerto General San Martín, sobre la margen derecha del Río Coronda.

De acuerdo con la información disponible, el ingreso de buques de ultramar a los puertos de nuestra zona fue de 1.557 y 2.286 para los años 2000 y 2012, respectivamente. Es decir un aumento del número de buques del orden de casi el 47%.

Aunque no se tienen cifras exactas, se estima que aproximadamente el 90% de los buques arribaron para transportar productos derivados de la agroindustria (granos, harinas proteicas, aceites y biocombustibles) en tanto que el resto lo hizo en operaciones de importación o exportación de otros productos (contenedores, minerales, combustible, fertilizantes y otras cargas).

Cabe destacar que los guarismos anteriores no incluyen a los buques que realizan viajes de cabotaje ni tampoco contempla a los movimientos de barcazas, sean en viajes internacionales o de cabotaje, cuyo número ha aumentado en este lapso.

En este último aspecto, en una exposición brindada en el Centro Argentino de Ingenieros en el año 2011, el Ing. Raúl Escalante, Director de la Escuela de Graduados en Ingeniería Portuaria, señaló que el volumen total de cargas en la vía navegable Santa Fe - Confluencia en el año 2010 fue de 15,4 millones de toneladas y proyectaba 24,2 millones para el año 2015.

En este contexto, es útil recordar que a partir de 2006 los buques pueden navegar por el canal troncal desde Puerto General San Martín hasta el océano con 34 pies de calado, más dos pies de seguridad bajo la quilla, dependiendo de la altura del Río Paraná.

Posteriormente, el Decreto N° 113/2010, publicado en el Boletín Oficial de la República Argentina el 22 de enero de 2010, ratificó el Acta Acuerdo suscrito entre la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN)

Pág 1





La Hidrovía Paraguay - Paraná: evolución de los últimos años y perspectivas - 06 de Diciembre de 2013

y la empresa Hidrovía S.A. y, entre otros puntos, estableció que el Concesionario debe presentar el presupuesto de la obra de profundización a 36 pies hasta Puerto San Martín y de 28 pies desde allí hasta Santa Fe.

A través de ese decreto, también se estableció extender la obra desde la zona comprendida al norte del Puerto de Santa Fe, entre el km. 584 al km. 1.619 por los ríos Paraná - Paraguay (Anexo III de la Carta de Entendimiento). Dichas obras de ampliación se realizarán en dos etapas:

Etapa 1: desde la zona comprendida desde el km. 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe, hasta la altura del km. 1.238 del Río Paraná, denominado Confluencia.

Etapa 2: desde Confluencia hasta Asunción, aquí los trabajos se realizarán en aguas binacionales del Río Paraguay. En el plazo de 5 años de entrada en vigencia el Acta Acuerdo, las partes acordarán la forma y condiciones de realización de esta segunda etapa de la obra.

De acuerdo con la información disponible, la Etapa 1 está concluida, es decir que se han realizado las obras de dragado y señalización correspondientes a ese tramo, quedando pendiente la Etapa 2, cuyo plazo aún no ha expirado.

Como se desprende de las cifras expuestas en los primeros párrafos de este artículo, el movimiento a través de la vía navegable ha aumentado considerablemente en los últimos años y se espera que siga haciéndolo en el futuro.

Ante una demanda creciente es necesario tomar previsiones. Tal como señalan algunos expertos en la materia, no sólo habrá que hacer frente al aumento en los volúmenes transportados sino, también, al cambio en el tamaño de los buques. De tal forma que habría que llevar a cabo aquellas obras complementarias que se requieran para una navegación eficiente y segura, tales como zonas de cruce, radas de maniobra y espera, entre otras, así como analizar el ancho del canal.

Por supuesto que no se trata sólo de obras, sino también de cuestiones institucionales y legales. Un ejemplo de trabajo que puede citarse en este último aspecto es el que viene realizando un grupo de entidades privadas en el marco de la Comisión de Uso y Fomento de la Hidrovía (CUFHID), que ha elaborado modelos de contratos para ser utilizados en el transporte de mercadería por la vía fluvial. Los desafíos que se deben enfrentar y las oportunidades que se presentan en esta materia son muchos y tienen suma importancia para el futuro de nuestro país.

