



 Transporte

Origen y destino de los granos por la Hidrovía desde Santa Fe al norte. La creciente importancia del Gran Rosario

JULIO CALZADA

Los orígenes y destinos de las cargas granarias que viajan por el tramo 'Santa Fe al norte' de la Hidrovía Paraná - Paraguay muestran que el Gran Rosario se consolida como un nodo de destino de gran relevancia y significación. En el año 2015, el Gran Rosario recibió alrededor de 3,5 millones de toneladas de granos y derivados, lo que representó el 30% del total que baja por dicho tramo. Captó el 38% de la soja y el 18% del maíz proveniente de Paraguay, Bolivia, Brasil y el Alto Paraná. Información extraoficial de los años 2016 y 2017 confirman que hay grandes posibilidades de seguir creciendo en el futuro.

En la presente nota se han analizado los orígenes y destinos de las cargas granarias (más derivados de soja) que viajan por el tramo 'Santa Fe al norte' de la Hidrovía Paraná- Paraguay. El Gran Rosario se consolida como un nodo de destino de gran relevancia y significación. En el año 2015 recibió cerca de 3,5 millones de toneladas de granos y derivados, cerca del 30% del total que baja por dicho tramo. Captó el 38% de la soja y el 18% del maíz que llegó desde Paraguay, Bolivia, Brasil y el Alto Paraná.

Pero, lo más importante es que tiene grandes posibilidades de seguir creciendo en el futuro, si uno mira las cargas que en la actualidad se dirigen a Nueva Palmira, el principal nodo de destino del tramo. Datos extraoficiales del año pasado y el 2017 confirman que estaría creciendo la participación del Gran Rosario. Por otra parte, el tráfico de cabotaje desde los Puertos de Barranqueras (Chaco), Brugo (Entre Ríos), Goya (Corrientes) y La Paz (Entre Ríos) en la actualidad es bajo pero tiene muchas posibilidades de seguir creciendo en el futuro. Toda esa mercadería tiene como destino el Gran Rosario.

La semana pasada se hacía referencia a los alentadores indicadores correspondientes al tráfico en la Hidrovía Paraná - Paraguay. En efecto, desde el año 2010 vienen creciendo fuertemente las cargas transportadas y el número de viajes en el tramo Santa Fe al norte. En seis años, habían crecido las cargas en un 40% y el número de viajes en un 30%. En el año 2010 las cargas totales ascendieron a 15,3 millones de toneladas, en tanto que cinco años después (en el año 2015) las mismas habían alcanzado las 21,5 millones de toneladas. Este aumento en las cargas transportadas mostraba su correlato en el número de viajes que crecía de 10.000 en el 2010 a 13.038 en el 2015.





Origen y destino de los granos por la Hidrovía desde Santa Fe al norte. La creciente importancia del Gran Rosario - 13 de Octubre de 2017

También se señaló que, en el año 2015, cerca del 40% de los viajes transportaron soja y sus derivados. Sumando 'soja y sus derivados' y otros granos, esa relación trepaba al 60%. Precisamente, el transporte de soja, derivados y granos desde Paraguay, principalmente, y Bolivia lideraron y potenciaron este crecimiento.

En la presente nota se analizan los orígenes y destinos de las cargas granarias (más derivados de soja, o sea harina y/o pellets y aceite) que viajan por el tramo Santa Fe al norte de la Hidrovía Paraná - Paraguay. Para el período 2010-2015, se observan los siguientes tipos de cargas: soja y derivados, trigo, maíz y girasol. Luego, se consolida esta información para el 2015 de forma tal de apreciar cuanta mercadería recibieron los dos principales nodos portuarios de destino: Nueva Palmira, en Uruguay, y el Gran Rosario, en Argentina. Finalmente, se evalúa la mercadería que se transportó desde los puertos de cabotaje argentinos localizados sobre el Río Paraná con destino al Gran Rosario, específicamente desde Barranqueras (Chaco), La Paz y Brugo (Entre Ríos) y Goya (Corrientes). Esta última información es importante para ver el desarrollo del modo fluvial entre terminales portuarias argentinas a nivel de barcazas, sin contar el movimiento por el Alto Paraná (tramo desde Confluencia y hasta Puerto Iguazú).

Los datos han sido recopilados por el concesionario Hidrovía S.A. y puestos a disposición por la **Dirección Nacional de Control de Concesiones de Obra**, organismo dependiente de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables del Ministerio de Transporte de la Nación. Agradecemos a las autoridades la amabilidad de proveernos esta valiosa información.

Transporte de soja y sus derivados

En el cuadro N°1 se analiza el transporte de soja y derivados en el tramo citado. Los nodos portuarios de Nueva Palmira (Uruguay) y el Gran Rosario son los destinos finales de toda esa mercadería, que totalizó en el año 2015 unos 7,7 Mt. Como puede verse, el 60% de la misma tuvo como origen las terminales portuarias ubicadas en la zona de influencia de Asunción del Paraguay (unas 4,7 Mt).

En la nota de la semana pasada, se mostró el gran crecimiento de la industria oleaginosa en Paraguay que despacha harina y aceite de soja al Gran Rosario y a Nueva Palmira. Paraguay es el país que más ha visto crecer su capacidad teórica de procesamiento en los últimos años dentro del Mercosur ampliado, ya que registraba, al segundo semestre del 2003, una capacidad teórica instalada de todas sus fábricas de 6.210 t/día y en la actualidad tiene cerca de 19.330 t/día. Ha triplicado su capacidad de trituration en casi 13 años. Las empresas responsables de este proceso de nuevas inversiones en el sector han sido las grandes firmas exportadoras internacionales, como Archer Daniels Midland (ADM), Bunge, Louis Dreyfus, Cargill y COFCO. Precisamente, las tres plantas aceiteras más importantes de Paraguay están ubicadas en Puerto Villeta, a menos de 40 km de Asunción del Paraguay; ellas son:

1. CAIASA (Bunge, AGD y Dreyfus), con una capacidad de procesamiento de 4.300 t/día.
2. COFCO Paraguay, localizada en Puerto Tirica en Villeta, con una capacidad de molienda de 4.000 t/día.
3. ADM Paraguay, con una capacidad de molienda de 3.500 t/día.





Origen y destino de los granos por la Hidrovía desde Santa Fe al norte. La creciente importancia del Gran Rosario - 13 de Octubre de 2017

Cuadro N° 1. Hidrovía Paraná-Paraguay. Tramo Santa Fe al norte. Soja y derivados transportado. Origen- Destino

Zona		Carga anual en toneladas					
Origen	Destino	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Alto Paraná	Barranqueras	26.043	4.260			0	0
	Rosario-S.Lorenzo	1.531.703	1.225.090	618.026	1.247.947	1.217.980	823.406
	Nueva Palmira	602.992	656.906	282.444	821.105	789.909	1.137.885
Subtotal		2.160.738	1.886.256	900.470	2.069.052	2.007.889	1.961.291
Corumbá	Rosario-S.Lorenzo	76.950	48.464	252.235	284.000	290.980	260.285
	Nueva Palmira	38.674	34.119	534.933	659.900	570.315	502.814
Subtotal		115.624	82.583	787.168	943.900	861.295	763.099
Concepción	Rosario-S.Lorenzo	16.313	22.733	19.552	23.919	23.345	15.782
	Nueva Palmira	44.460	20.636	9.750	38.809	37.335	53.782
Subtotal		60.773	43.369	29.302	62.728	60.679	69.564
Asunción	Barranqueras	1.916				0	0
	Esquina	946				0	0
	Rosario-S.Lorenzo	2.322.986	2.534.092	1.522.702	2.450.734	2.391.884	1.617.015
	Buenos Aires	14.421					0
	Nueva Palmira	1.512.995	1.958.548	755.008	2.226.886	2.142.280	3.086.012
Subtotal		3.853.264	4.492.640	2.277.710	4.677.620	4.534.164	4.703.027
Subtotal exterior		6.190.399	6.504.848	3.994.650	7.753.300	7.464.027	7.496.981
Barranqueras	Rosario-S.Lorenzo	199.674	369.960	118.125	35.227	158.841	119.562
	Nueva Palmira	4.492	6.972	0			
Brugo	Rosario-S.Lorenzo	9.114	4.451	16.455	23.100	40.264	23.493
Goya	Rosario-S.Lorenzo	1.501					
La Paz	Rosario-S.Lorenzo	108.124	79.953	95.920	166.800	94.022	81.254
Subtotal		322.905	461.336	230.500	225.127	293.127	224.309
Rosario-San Lorenzo	Asunción	4.240	0	0	0	0	0
Subtotal		4.240	0	0	0	0	0
Subtotal Nacional		327.145	461.336	230.500	225.127	293.127	224.309
Totales Anuales Soja		6.517.544	6.966.184	4.225.150	7.978.427	7.757.154	7.721.290

Fuente: Hidrovía SA / Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación

Por otra parte, casi 2 Mt de soja y derivados llegan al Gran Rosario y Nueva Palmira desde el Alto Paraná, sector comprendido entre la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay y Puerto Iguazú. En el 2015, representó casi el 25% de las cargas de soja y derivados transportadas en todo el tramo Santa Fe al norte.

El tercer nodo portuario de origen para la soja es Corumbá, Brasil, desde donde baja mercadería boliviana y brasileña al





Origen y destino de los granos por la Hidrovía desde Santa Fe al norte. La creciente importancia del Gran Rosario - 13 de Octubre de 2017

Gran Rosario. De allí salen cerca de 760 mil t de soja y derivados; esto es, un 10% de las cargas de soja y derivados transportadas por la Hidrovía Paraná - Paraguay en el tramo Santa Fe al norte.

Transporte de trigo

El cuadro N°2 se evalúa el transporte de trigo en el tramo 'Santa Fe al norte'. Los nodos portuarios de Nueva Palmira (Uruguay) y el Gran Rosario vuelven a ser los destinos excluyentes de todo este cereal transportado. En el 2015 se transportó cerca de 903.000 t de trigo en dicho tramo. Unas 570 mil t llegaron desde las terminales portuarias del área de influencia de Asunción del Paraguay; es decir, un 63% del total de trigo transportado en dicho tramo. Desde los puertos o embarcaderos del Alto Paraná bajaron cerca de 315 mil t, aproximadamente un 35% de este tipo de cargas. Asunción y el Alto Paraná son los puntos de origen relevantes para el trigo que baja en barcas a Nueva Palmira y el Gran Rosario.

Cuadro N°2. Hidrovía Paraná-Paraguay. Tramo Santa Fe al norte. Trigo transportado. Origen- Destino

Zona		Carga anual en toneladas					
Origen	Destino	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Asunción	Nueva Palmira	114.543	128.801	44.865	69.147	228.937	556.035
	Rosario-S.Lorenzo	94.814	87.141	96.927	53.537		16.439
Alto Paraná	Nueva Palmira	30.725	187.439	209.354	58.295	121.691	295.558
	Rosario-S.Lorenzo	200.158	75.366	94.014	64.102		19.684
Subtotal Exterior		440.240	478.747	445.161	245.081	350.628	887.716
Barranqueras	Rosario-S.Lorenzo	1.650		6.621			
La Paz	Rosario-S.Lorenzo	1.638		36.454	9.833	6.086	15.845
Subtotal Nacional		3.288	0	43.075	9.833	6.086	15.845
Totales Anuales Trigo		443.528	478.747	488.236	254.914	356.714	903.561

Fuente: Hidrovía SA / Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación

Transporte de maíz

En el cuadro N°3 se consignan los orígenes y destinos del transporte de maíz por la Hidrovía Paraná - Paraguay en el tramo 'Santa Fe al norte'. Se reitera el hecho de que los nodos portuarios de Nueva Palmira (Uruguay) y el Gran Rosario son los destinos excluyentes de esta mercadería. En el año 2015 se transportaron cerca de 3,3 Mt de maíz en dicho tramo. El 95% de las mismas tuvo como origen las terminales portuarias del área de influencia de Asunción del Paraguay; cerca de 3,1 Mt. Desde el Puerto de Concepción en Paraguay bajó cerca del 3% del trigo movilizado en este tramo: 97 mil t.





Origen y destino de los granos por la Hidrovía desde Santa Fe al norte. La creciente importancia del Gran Rosario - 13 de Octubre de 2017

Cuadro N°3. Hidrovía Paraná-Paraguay. Tramo Santa Fe al norte. Maíz transportado. Origen- Destino

Zona		Carga anual en toneladas					
Origen	Destino	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Corumbá	Nueva Palmira		36.277				
	Rosario-S.Lorenzo	20.223	6.978	24.930			
Asunción	Nueva Palmira	523.819	497.576	713.400	972.270	1.502.921	2.620.881
	Rosario-S.Lorenzo	419.322	371.040	828.109	932.637	764.651	536.624
	Buenos Aires		4.046	11.930			
	Zárate-Campana			35.432			
Alto Paraná	Nueva Palmira	1.834	1.236	3.868	3.711	5.737	10.004
	Rosario-S.Lorenzo	8.873	15.399	53.921	39.734	32.577	22.862
	Barranqueras		3.733				
Concepción	Nueva Palmira		36.277	19.354	31.589	48.829	85.152
	Rosario-S.Lorenzo	20.223	6.978	1.750	21.472	17.605	12.355
Subtotal exterior		994.294	979.540	1.692.682	2.001.413	2.372.320	3.287.878
Barranqueras	Rosario-S.Lorenzo	3.280	12.075	10.780	14.070	25.338	15.850
La Paz	Rosario-S.Lorenzo	2.710		11.032	48.081	2.302	7.357
Subtotal Nacional		5.990	12.075	21.812	62.151	27.640	23.207
Totales Anuales Maíz		1.000.284	991.615	1.714.494	2.063.564	2.399.960	3.311.085

Fuente: Hidrovía SA / Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación

El puerto de Concepción se asienta a un costado del río Paraguay en el km 694 del río Paraguay, aguas abajo del puente que une la región Oriental y Occidental, a 7 km del centro de Concepción. Cuenta con 4 dolines de 140 metros de longitud y 4 silos con una capacidad de total de 12.000 t. Posee tanques de almacenamiento de combustible y depósitos para carga general. Allí funciona un depósito franco de la República Federativa del Brasil para almacenaje de mercaderías con destino y de origen brasileños.

Transporte de girasol

En el cuadro N°4 se detallan los orígenes y destinos del transporte de girasol por la Hidrovía Paraná - Paraguay en el tramo 'Santa Fe al norte' para el período 2010 a 2015. Hasta el año 2013 hubo movimiento de girasol en el tramo, aunque de magnitudes muy reducidas. El máximo se verificó en el año 2010 con 38.500 t. En los dos últimos años con información disponible (2014 y 2015) no hubo cargas con esta oleaginosa.





Origen y destino de los granos por la Hidrovía desde Santa Fe al norte. La creciente importancia del Gran Rosario - 13 de Octubre de 2017

**Cuadro N°4. Hidrovía Paraná-Paraguay. Tramo Santa Fe al norte.
Girasol transportado. Origen- Destino**

Zona		Carga anual en toneladas					
Origen	Destino	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Corumbá	Rosario-S.Lorenzo	6.908					
Asunción	Nueva Palmira	2.400					
	Rosario-S.Lorenzo	10.750		27.382	500		
Alto Paraná	Rosario-S.Lorenzo	18.522	8.894				
Subtotal Exterior		38.580	8.894	27.382	500	0	0
Barranqueras	Rosario-S.Lorenzo		13.210		8.100		
Subtotal Nacional		0	13.210	0	8.100	0	0
Totales Anuales Girasol		38.580	22.104	27.382	8.600	0	0

Fuente: Hidrovía SA / Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación

¿Cuánta mercadería llegó al Gran Rosario y a Nueva Palmira?

En el cuadro N°5 se pueden apreciar datos muy interesantes. Concretamente, la soja (y derivados) más trigo y maíz que llegaron al Gran Rosario y a Nueva Palmira (Uruguay) en el año 2015 por movimientos de barcazas en la Hidrovía Paraná - Paraguay. Se reitera que es mercadería cargada en puertos o embarcaderos localizados en el tramo 'Santa Fe al norte'. En efecto, a ambos nodos portuarios habrían llegado cerca de 12 Mt de granos, harinas, pellets y aceites. Siempre referido al año 2015. El 70% fue a Nueva Palmira (cerca de 8,3 Mt) y el 30% al Gran Rosario (unos 3,5 Mt). El cuadro permite obtener otra información valiosa a nivel de productos específicos. Allí vemos lo siguiente:





Origen y destino de los granos por la Hidrovía desde Santa Fe al norte. La creciente importancia del Gran Rosario - 13 de Octubre de 2017

Cuadro N° 5. Hidrovía Paraná-Paraguay. Tramo Santa Fe al norte. Mercadería que llegó a Nueva Palmira y Gran Rosario. 2015

Zona de destino	Carga anual en toneladas			
	Soja y derivados	Trigo	Maíz	Total
Rosario-S.Lorenzo	2.940.797	51.968	595.048	3.587.813
Nueva Palmira	4.780.493	851.593	2.716.037	8.348.123
Totales	7.721.290	903.561	3.311.085	11.935.936
Porcentajes	Rosario-S.Lorenzo	38%	6%	30%
	Nueva Palmira	62%	94%	70%

Fuente: Hidrovía SA / Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación

a) En soja y derivados, por dicho tramo bajó cerca de 7,7 Mt en el 2015. El 62% fue a Nueva Palmira (4,7 Mt) y el 38% restante llegó a las terminales del Gran Rosario (aprox. 3 Mt).

b) En trigo, por dicho tramo bajó cerca de 900 mil t en el 2015. El 94% fue a Nueva Palmira (851 mil t) y el 6% restante llegó a las terminales del Gran Rosario (casi 52 mil t).

c) En maíz, bajó cerca de 3,3 Mt en el 2015. El 82% llegó a Nueva Palmira (2,7 Mt) y el 18% restante llegó a las terminales del Gran Rosario (casi 595 mil t).

Nueva Palmira y el Gran Rosario son los dos destinos excluyentes de los granos y derivados que bajan por la Hidrovía. Datos extraoficiales del año pasado y el 2017 confirman que estaría creciendo la participación del Gran Rosario en estas cargas granarias.

¿Cuánta mercadería salió de puertos argentinos hacia el Gran Rosario?

Resulta interesante ver el tráfico de cabotaje que opera en el tramo citado. Concretamente las cargas granarias que se mueven desde las terminales ubicadas en la hidrovía Paraná-Paraguay hacia los puertos del Gran Rosario. En este punto se computan las cargas en el Tramo Confluencia- Puerto de Santa Fe del Río Paraná. Nos referimos a los puertos de Barranqueras (Chaco), Brugo (Entre Ríos), Goya (Corrientes) y La Paz (Entre Ríos).





Origen y destino de los granos por la Hidrovía desde Santa Fe al norte. La creciente importancia del Gran Rosario - 13 de Octubre de 2017

**Cuadro N° 6. Hidrovía Paraná-Paraguay. Tramo Santa Fe al norte.
Mercadería de cabotaje argentina que llega al Gran Rosario 2015**

Zona de Origen	Carga anual en toneladas			Total
	Soja y derivados	Trigo	Maíz	
Barranqueras	119.562		15.850	135.412
Brugo (ER)	23.493			23.493
Goya (Corrientes)	81.254			81.254
La Paz (ER)		15.845	7.357	23.202
Totales	224.309	15.845	23.207	263.361

Fuente: Hidrovía SA / Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación

Se aprecia que las cargas son bajas; muy modestas. Cerca de 263.000 t llegaron desde esos puertos al Gran Rosario. El 85% de las mismas fueron poroto de soja (224 mil t). Cerca de 23 mil t de maíz y 15 mil t de trigo. Evidentemente, hay mucho para crecer en materia de transporte fluvial de cabotaje en Argentina en materia de cargas granarias.

A nivel de puertos de origen, Barranqueras fue el más relevante con 135 mil t, seguido por Goya con 81.000 t.

Rogelio Pontón, Héctor Di Benedetti y Luis Palermo, especialistas de esta institución, fueron precursores en Argentina durante casi 25 años en la tarea de concientizar acerca de las ventajas que el transporte fluvial tiene sobre el ferroviario y el carretero y la necesidad de potenciar el tráfico por la Hidrovía Paraná-Paraguay. Ellos aportaron los conocimientos técnicos necesarios a la visión estratégica que siempre tuvo la Bolsa de Comercio de Rosario, desde su constitución en 1884, de la necesidad que tiene Argentina de desarrollar el tráfico fluvial por la Hidrovía. Esta Bolsa de Comercio de Rosario siempre resaltó las ventajas del transporte fluvial sobre otros modos: bajo costo de inversión, menor costo de mantenimiento y consumo de energía, facilidades para el transporte de cargas voluminosas o pesadas como granos, mineral de hierro o combustibles; menores costos de transporte para traslados a considerables distancias y menor deterioro del medio ambiente. El transporte fluvial no puede competir con otros modos para distancias cortas y para productos perecederos. Igualmente, por no brindar un servicio puerta a puerta, el fluvial necesita complementarse con otros modos para llegar a destino.

Los fletes de los distintos modos de transporte reflejan, claramente, lo expresado anteriormente: por lo general, transportar por camión una tonelada de soja tiene un costo de 8 y 10 centavos de dólar la tonelada/kilómetro; por ferrocarril aproximadamente entre 3,5 y 3,8 centavos de dólar la tonelada/km y el hidroviario rondaría los 2 centavos de dólar por t/km. Nuestro país tiene muchas posibilidades en el futuro para crecer, desarrollar y potenciar el transporte fluvial por la Hidrovía Paraná-Paraguay. Lo mismo sucede con el resto de los países involucrados: Brasil, Paraguay, Uruguay y Bolivia.

