



# El transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná

**Juan Carlos Muñoz Menna (\*)**

La Hidrovía Paraguay Paraná nace como un Programa en el marco del Sistema de la Cuenca del Plata, a fin de individualizar las acciones necesarias para mejorar la navegación en los tramos sucesivos de los ríos Paraguay y Paraná. Esta iniciativa, de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, pretende la integración física de una importante zona productora con el objeto de generar nuevos rubros exportables para el comercio intra y extra regional. En tanto Programa de integración física, es sin duda uno de los instrumentos más importantes del Mercosur, el cual procura desarrollar una

mejor complementación con otros medios de transporte, en especial el de ultramar, en base a la gestión más eficiente del transporte fluvial.

La Cuenca del Plata, con un área de aproximadamente 2,7 millones de km<sup>2</sup>, es una de las mayores del mundo. Los ríos Paraguay y Paraná, que reciben las aguas de esta inmensa cuenca, constituyen un tramo sucesivo que conecta el interior de América del Sur con los puertos de aguas profundas situados en el tramo inferior del Río de la Plata. En tanto vía na-

---

(\*) Vicepresidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay, Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná, Comisión Nacional de la Hidrovía (Asunción, Paraguay), Asociación Ecofluvial (Asunción, Paraguay), Comité Intergubernamental Coordinador – Tratado de la Cuenca del Plata.

vegable natural, estos ríos han sido navegados desde tiempos históricos, primero por las comunidades ribereñas aborígenes y luego por los conquistadores, quienes los utilizaron para la colonización de una amplia región interior del continente.

La Hidrovía Paraguay Paraná es el sistema fluvial formado por los ríos Paraguay y Paraná desde el Puerto de Cáceres (Km. 3442), en la República Federativa del Brasil, al Puerto de Nueva Palmira (Km. 140), en la República Oriental del Uruguay, incluyendo los brazos de desembocadura del río Paraná y el Canal Tamengo, afluente del río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil. El recorrido total es de 3400 Km. aproximadamente, y atraviesa los territorios de los países del Mercosur y la República de Bolivia.

La superficie total del área de influencia directa de la Hidrovía es de aproximadamente 1,75 millones de km<sup>2</sup>, con una población de alrededor de los 17 millones de habitantes. Este inmenso territorio comprende un área con grandes potencialidades para el desarrollo integral de la región, en donde se produce principalmente soja y sus derivados, algodón, girasol, trigo, lino, mineral de hierro, manganeso y otros productos industriales y agroindustriales.

Por su propia morfología, los ríos que forman la Hidrovía constituyen una vía navegable natural que, a diferencia de la mayoría de los grandes valles del mundo, se suceden con una inclinación mínima que no requiere de la construcción de sistemas de esclusas para posibilitar el transporte fluvial.

En líneas generales, el objetivo del Programa puede sintetizarse como el de optimizar un corredor de transporte fluvial natural, en donde el abaratamiento de los costos y la seguridad

en la navegación constituyen un factor decisivo para la integración de los países de la Hidrovía, a partir del desarrollo equilibrado y sustentable de las economías regionales.

Al respecto, hay que tomar en consideración que, habida cuenta de las nuevas tecnologías, el transporte fluvial se ha convertido en el medio de transporte más beneficioso en el marco de una estrategia de desarrollo sustentable. En tal sentido, se pueden señalar tres ventajas del transporte fluvial. En primer lugar, se corresponde con la protección ambiental (evita significativamente la emanación de gases tóxicos producidos en un 60 % por el parque automotor, en tanto cada una de las barcazas de la Hidrovía que transporta 1.500 toneladas equivale aproximadamente a 60 camiones); segundo, es el más barato entre otros medios alternativos (el costo aproximado del flete desciende de U\$S 0,035 por tonelada/km si el transporte es vial, a U\$S 0,025 si es ferroviario, y a U\$S 0,010 si es transportado por la Hidrovía); y, por último, permite un importante ahorro energético (un HP mueve 150 Kg. en camión, 500 Kg. en ferrocarril, y 4.000 Kg. en una embarcación).

Además de todo esto, merece especial atención mencionar la importancia de un Programa como el de la Hidrovía en la atenuación de un fenómeno de alcance global que tiene especial gravitación en esta región por los graves perjuicios sociales y ambientales que provoca. El así llamado “fenómeno del hiperdesarrollo urbano” significa que más del 50 % de la población mundial vive a menos de 70 Km. de las costas marítimas, e implica, especialmente en Latinoamérica, una preocupante situación de abandono de las zonas rurales. Frente a esta problemática, el Programa Hidrovía Paraguay Paraná plantea una estrategia de acción que posibilita un desarrollo equilibrado y sustentable de las economías regiona-



les, sentando las bases para la generación de empleo en torno a industrias de transformación de materias primas de exportación con cierto valor agregado a través del mejoramiento de un corredor de transporte fluvial.

A fin de comprender lo que la navegación significa en este sistema fluvial, hay que tener en cuenta que las embarcaciones tipo de la Hidrovía, llamadas “convoyes” o “trenes de empuje”, son formaciones de barcazas de escaso calado, propulsadas por un remolcador de empuje, en donde cada una de las barcazas mide aproximadamente 12x48 metros y tiene una capacidad de carga de 1.500 toneladas.

Actualmente, las embarcaciones que navegan por la Hidrovía alcanzan en general un máximo de aproximadamente 20 barcazas, es decir, son formaciones de las denominadas “convoy de 4x5”, que pueden transportar hasta 30.000 toneladas y miden aproximadamente 300 metros de eslora por 48 metros de manga.

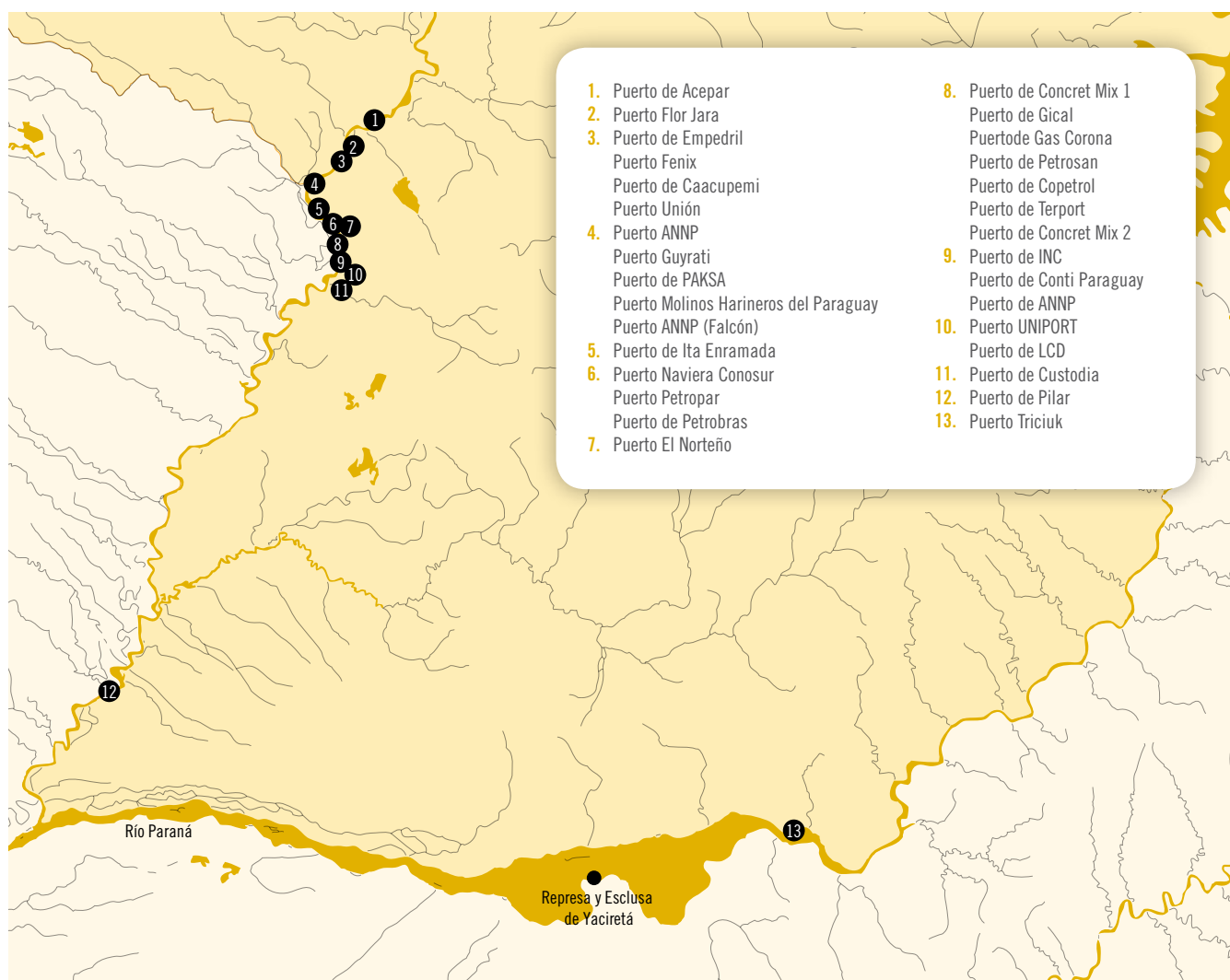
A la fecha, el Programa Hidrovía Paraguay Paraná ha logrado un desarrollo sin precedentes en estos ríos. Entre 1988

y 2010 el transporte de mercaderías se multiplicó, pasando de 700 mil a casi 17,4 millones de toneladas al año. En cuanto al volumen transportado, la soja y sus derivados son los productos más importantes, seguidos por el hierro y los combustibles.

El tráfico de bajada supera cuatro veces al de subida, y el 80 % de este último corresponde a los combustibles. Sin embargo, el tonelaje que circula es todavía notoriamente inferior al tonelaje potencial. Por este motivo, los países de la Hidrovía siguen impulsando el avance del Programa con la intención de desarrollar un sistema competitivo. Esto implica la coordinación de acciones para el aprovechamiento de los recursos compartidos por los países, tales como la armonización de legislaciones, la desregulación de varias trabas, y la realización de diversas mejoras de calado, seguridad en la navegación y equipamientos.

De esta manera, la perspectiva ante estos emprendimientos indica que los flujos comerciales esperados para el año 2020 alcanzarían un incremento que duplicaría el nivel actual.

#### PUERTOS PARAGUAYOS EN EL TRAMO ASUNCION - CONFLUENCIA







Por otro lado, el tema de puertos en Paraguay presenta un escenario sumamente especial. En primer lugar, en el año 1965 se creó la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), por Ley N° 1066/65, que tiene a su cargo, en forma exclusiva, la explotación de todos los puertos oficiales del país, el dragado y mantenimiento de las vías navegables y establecidos, también, puertos secos en las principales fronteras con Argentina (Clorinda – Puerto Falcón ) y con el Brasil (Ciudad del Este - Foz de Yguazú; Saltos del Guairá – Guairá; y Pedro Juan Caballero - Ponta Porá), todos ellos convertidos hoy en centros de controles integrados de frontera en virtud del Acuerdo de Recife en el marco del Mercosur).

Cabe señalar que con el auge de la explotación de la soja a principio de los años 80, se establecieron una cantidad importante de puertos y cargaderos privados, tanto sobre el río Paraná, como sobre el río Paraguay que fueron, en su momento, habilitados y supervisados por la ANNP.

En el año 1994, en virtud de la nueva Constitución Nacional, que prohíbe los monopolios, se promulgó la Ley N° 419/94 que autoriza el funcionamiento de los Puertos Privados. Estos pasaron a depender de la Dirección General de Marina Mercante (organismo dependiente el Ministerio de Obras Públicas). Actualmente, además de los 35 puertos y cargaderos de soja, existen 3 puertos sobre el Río Paraguay que manejan el tráfico de contenedores, además de los puertos oficiales de Asunción y Villeta.

Por otra parte, los puertos de Buenos Aires y Montevideo compiten formalmente por la carga de tránsito desde y hacia el Paraguay en cuanto a contenedores se refiere; y diría que hoy el tráfico está compartido en 70% y 30%, respectivamente. Sin embargo, en graneles (soja y derivados), Nueva Palmira por muchos años tuvo la exclusividad del tránsito paraguayo, por la falta de una reglamentación de la Aduana Argentina respecto de las tolerancias por pesos en más o en menos, que obligaba al pago de multas.

Finalmente, en el año 2006, se promulgó el Decreto que autoriza un margen del 4 por ciento de mermas o incrementos, con lo cual entendemos que los puertos argentinos de la zona de Rosario/San Lorenzo volvieron a ser atractivos a la carga de graneles.

Es, también, de interés hacer notar que Paraguay, en principio, había sido excluido de los corredores interoceánicos que proyectó IIRSA en su nacimiento. Sin embargo, se consiguió incluir un eje muy importante que nace en Campo Grande (Mato Grosso do Sul) - Puerto Murtinho - Carmelo Peralta - Mariscal Estigarribia - Infante Rivarola (en Paraguay) y Villamontes (Bolivia), y su posterior conexión a Arica y Antofagasta en Chile, además del Eje Hidrovía Paraguay - Paraná. Creemos que todo corredor que permita a Paraguay vender servicios a la carga, eventualmente agregará valor en puntos intermedios, por lo que estos corredores son de alta conveniencia para el país.

“ ... los costos logísticos de los países mediterráneos están expuestos a factores absolutamente exógenos generados por la burocracia y realidad económica de los países de tránsito”

En el marco de los países sin litoral marítimo de Naciones Unidas, tanto Paraguay como Bolivia han tenido un importante protagonismo centrado, especialmente, en evitar trabas buro-

cráticas e impositivas al libre tránsito de sus mercancías, tanto de exportación como de importación. Este es un justo reclamo de las autoridades y el sector privado de ambos países, ya que los costos logísticos de los países mediterráneos están expuestos a factores absolutamente exógenos generados por la burocracia y realidad económica de los países de tránsito.

La realidad del comercio internacional, altamente influenciado por costos logísticos, aumentados por la posición geográfica de países como Paraguay y Bolivia, por ser países exportadores de productos primarios, donde los costos son inversamente proporcionales al valor de nuestras exportaciones, nos hace tomar conciencia de que debemos buscar soluciones creativas con la ayuda de nuestros vecinos, para vencer barreras y viejos atavismos que no nos permiten desarrollarnos dentro de un marco de tolerancia y solidaridad de todos los factores involucrados.

