



Economía

## Estadísticas hidroviarias

En primer lugar, hagamos notar la escasa información que existe sobre el tráfico barcacero de la Hidrovía Paraguay-Paraná y del Alto Paraná.

Por otra parte, la información existente es muchas veces contradictoria. De todas maneras, vamos a hacer una estimación global que hay que 'tomar con beneficio de inventario'. Tomaremos algunos datos de distintas fuentes pero, preferentemente, de una disertación del señor Horacio López en esta Bolsa de Comercio de Rosario en el año 2008. Recordemos que el Sr. López fue Presidente de la Comisión de Transporte de la Cuenca del Plata.

a) Según la disertación mencionada del Sr. López, las barcazas existentes pasaron de 258 unidades, con una carga de 300.000 toneladas en el año 1990, a 1.671 unidades, con una carga de 2,25 millones de toneladas en el 2007. Al día de hoy se estima que la cantidad de barcazas estaría en el orden de las 1.800 unidades y la capacidad total sería de alrededor de 2,4 millones de toneladas (el Sr. Muñoz Menna estima que esa capacidad estaría en el orden de 3 millones de toneladas). Se espera una incorporación importante para el año 2011, no solo de barcazas paraguayas sino, también de barcazas construidas en nuestro país. Según datos que se mencionaron en la reunión de inauguración de la Cámara Santafecina de Construcción Naval, la empresa instalada en Alvear habría construido en el último año 16 barcazas jumbo y un empujador de 9.000 hp de capacidad (el más grande en toda la hidrovía).

b) Según un estudio realizado por el Sr. Horacio López, una barcaza recorrería alrededor de 2.300 km desde Corumba (km 2.770 del río Paraguay) hasta Puerto San Martín (km 447 del río Paraná). Si prolongásemos el recorrido hasta Nueva Palmira (km 140 del río Uruguay), el recorrido sería de alrededor de 2.700 km. A una velocidad de 10 km por hora, esta última distancia (Corumba - Nueva Palmira) la recorrería en poco más de 11 días. Pero hay muchos obstáculos por los que hay que dividir el tren de barcazas y eso hace que el tiempo de recorrido llegue a una cifra bastante mayor, cercano a 20/24 días (ver el artículo « Hidrovía Paraná-Paraguay y Tiete-Paraná », de esta Dirección, con datos del Señor López, publicado en la revista « Nuestro Campo », setiembre de 2006).

c) En el año 2007 las distintas mercaderías transportadas fueron las siguientes: de productos agrícolas se transportó el 51% del total (dentro de este porcentaje el complejo soja es responsable del 40,9%); de combustibles se transportó el 18,3%; de hierro y manganeso se transportó el 15,4%; de azúcar y productos forestales el 5,8%; de contenedores el 5,8%; de clinker el 2,9%; de cemento el 0,4% y de fertilizantes el 0,2%.

d) Los mayores tráficos de bajada estarían dados por el transporte de soja desde San Antonio (km 1.604 del río Paraguay) hasta Puerto San Martín (km 447 río Paraná), es decir 1.157 kilómetros; por el transporte de soja desde La Paloma (km 1.729 del río Alto Paraná) hasta Puerto San Martín, es decir 1.282 kilómetros; por en el transporte de soja desde San Antonio hasta Nueva Palmira, alrededor de 1.550 kilómetros o desde La Paloma hasta Nueva Palmira, alrededor de 1.650 kilómetros. En el transporte de mineral de hierro, tendríamos un recorrido desde Ladario (km 2.763 del río Paraguay) hasta San Nicolás (km 352 del río Paraná), con una distancia de 2.411 kilómetros. De subida también mencionamos el transporte de mercaderías diversas desde Buenos Aires hasta Asunción (km 1.630 del río Paraguay). Los recorridos mencionados





arrojan un promedio de 1.613 kilómetros. Tomando los datos mencionados en b), sin obstáculos tendríamos casi 7 días de recorrido. Con obstáculos, como desdoblamientos del tren de barcazas y otros, 14 días aproximadamente.

e) A partir de los datos anteriores estimamos que la vuelta completa de una barcaza estaría en el orden de 28 días y que cada barcaza recorrería en promedio 13 vueltas en el año.

f) Si 1.800 barcazas son las que estarían operativas (como vimos más arriba), que en promedio dan 13 vueltas en el año, tendríamos en total 23.400 vueltas promedios. Estimando que en el año, un 30% de ellas estén paradas por mantenimiento, las vueltas estarían en el orden de 16.380.

g) Suponiendo que en bajada cada barcaza transporta 800 toneladas y en subida 200 toneladas, tendríamos que en cada vuelta se transportarían 1.000 toneladas. Algunos pueden considerar este dato demasiado bajo pero hay que considerar que estamos hablando de promedios.

h) Si multiplicamos la cifra anterior (1.000 toneladas) por 16.380 vueltas tendríamos un transporte total de alrededor de 16,4 millones de toneladas.

i) Hoy se estima que el transporte estaría en alrededor de 16 millones de toneladas que es la cifra que estimó para el corriente año el Sr. López en la reunión de 2008.

Si el transporte por barcaza tuviera un flete promedio de 1,6 centavos de dólar la tonelada kilómetro, el ingreso total por todo el transporte sería el siguiente:

$u\$s 0,016 \times 16,4 \text{ millones de toneladas} \times 1.613 \text{ km (recorrido promedio)} = u\$s 423 \text{ millones.}$

La cantidad de horas trabajadas por el conjunto de las barcazas es de:

$16.800 \text{ vueltas por } 28 \text{ días de } 24 \text{ horas} = 11.290.000 \text{ horas.}$

Según datos del Sr. Horacio López, el costo de la hora de navegación de un convoy tipo de 16 barcazas es de u\$s 383. Si dividimos esta cifra por 16, tenemos u\$s 23,9 Si multiplicamos 14 millones de horas x u\$s 23,93 la hora tendríamos un costo de u\$s 270 millones.

De todas maneras, la bajante del nivel de las aguas que se ha producido en los últimos tiempos en varios tramos de la hidrovía Paraguay-Paraná hace que los costos del transporte aumenten significativamente.

Los números anteriores pueden objetarse desde distintos flancos, principalmente por la carencia de información; solo apuntan a dar una idea del conjunto del sector desde el punto de vista financiero.

