Transporte

Hidrovía Paraná-Paraguay de Santa Fe al norte crece 40%

JULIO CALZADA

Un fuerte crecimiento muestran las cargas transportadas por la Hidrovía Paraná- Paraguay en el tramo Santa Fe al norte. En seis años, crecieron un 40% las cargas y un 30% el número de viajes. Se alcanzó en el 2015 las 21,5 millones de tn. El transporte de soja, derivados y granos desde Paraguay y Bolivia lideraron y potenciaron este crecimiento.

Alentadores indicadores llegan desde la Hidrovía Paraná- Paraguay. Desde el año 2010 viene creciendo fuertemente las cargas transportadas y el número de viajes en el tramo Santa Fe al norte. En seis años, crecieron un 40% las cargas y un 30% el número de viajes. En el año 2010 las cargas totales ascendían 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 tn. Este aumento en las cargas transportadas tiene su correlato en el número de viajes que crece de 10.000 en el 2010 a 13.038 en el 2015. En el año 2015 cerca del 40% de los viajes transportaron soja y derivados, pero si sumamos soja, derivados más otros granos esta cifra llega al 60%. El transporte de soja, derivados y granos desde Paraguay (principalmente) y Bolivia lideraron y potenciaron este crecimiento.

En Sudamérica, las hidrovías Paraguay-Paraná, Alto Paraná y Tiete-Paraná, junto con la traza fluviomarítima del Río Paraná desde la ciudad de Santa Fe al Océano; conforman el sistema de integración fluvial de los países de las Cuencas del Paraná - Plata. Este sistema hidroviario tiene aproximadamente 7.000 km de extensión abarcando territorio argentino, brasileño, paraguayo, uruguayo y boliviano. Específicamente, la Hidrovía Paraguay-Paraná constituye una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta: 3.442 km desde Puerto Cáceres (Brasil) a Nueva Palmira (Uruguay). Está conformada por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay. Comprende un área de incidencia directa del orden de 720.000 km2 e indirecta de 3.500.000 km2 y una población de más de 40 millones de habitantes. La Hidrovía Paraguay-Paraná es una de las vías de transporte más significativas para el logro de la integración física y económica del MERCOSUR ampliado.

En la presente nota hemos analizado la información de las cargas transportadas y viajes en el tramo Santa Fe al Norte, el cual comprende dos de las cuatro secciones de la Hidrovía. Ellas son:

Sección N°2: Corumba-Confluencia: con una longitud de 1.532 km con calados que dependen de la altura de las aguas y que muchas veces es menor a 8 pies de calado. Este tramo es navegable por convoyes de barcazas de 1.000 a 2.000 toneladas cada una.
Sección N°3: Confluencia – Santa Fe. Tiene una longitud de 654 km con 10 pies de calado, apto para barcazas con mayor capacidad de carga.

Los datos han sido recopilados por el concesionario Hidrovía S.A. y han sido puestos a disposición por la 'Dirección Nacional de Control de Concesiones de Obra' 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.

En el cuadro N°1, podemos ver el notable crecimiento de las cargas en este tramo. En el año 2010 las cargas totales ascendían 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 tn. Aún no contamos con los datos del año pasado.

Esto significa que entre el 2010 y 2015 las cargas crecieron casi 6,2 millones de toneladas, lo cual implica un incremento interanual del 40%, un cifra por cierto relevante. Ese crecimiento se sustenta principalmente por el aumento en el transporte fluvial de Soja y derivados más otros granos que aportaron casi 4 millones de toneladas adicionales. El agregado de este rubro pasó de casi 8 millones de toneladas en el 2010 a cerca de 12 millones de tn en el 2015.

A nivel de mineral de hierro, no se observan variaciones significativas entre el 2010 y 2015 en forma puntual. En el 2010 se transportó 3,8 millones de toneladas, en tanto que en el 2015 las cargas fueron de 4,2 millones. Pero es importante

destacar que en los años 2013 y 2014, las barcazas con mineral de hierro alcanzaron picos interesantes. En el 2014 se llegó a transportar cerca de 6,6 millones de tn, un record histórico.

Recordemos que sobre la Hidrovía Paraná-Paraguay a la altura de Corumba y Puerto Suárez se encuentran ubicados dos de los yacimientos de mineral de hierro y manganeso más importantes a nivel mundial. Nos referimos al Cerro el Mutum y el Macizo de Urucum. El Mutum está localizado en el Departamento de Santa Cruz de la Sierra en Bolivia. Es considerado el más importante a nivel mundial. Está localizado a sólo 27 Km. de Puerto Suárez sobre el Río Paraguay, de manera tal que la Hidrovía va a ser la salida natural de estos productos hacia los mercados europeos. Este yacimiento tiene una reserva estimada de 40.000 millones de Tn. de hierro y 10 mil millones de Tn de manganeso. No envía todavía cargas por el Río Paraguay.

Si lo hace, el mineral de hierro del macizo de Urucum (Mato Grosso do Sul), importante yacimiento de mineral de hierro ubicado en Corumbá (Brasil) que es explotado por la firma Vale do Río Doce. La Vale es la principal empresa productora mundial de hierro y manganeso. La mercadería viaja –por lo general- desde Corumbá hasta las terminales ubicadas en el Gran Rosario y Nueva Palmira en Uruguay. Las barcazas salen con este mineral desde el puerto de Ladario, unos siete kilómetros al sur de Corumba y se trasbordan a los buques de ultramar en Rosario y Nueva Palmira. El Gran Rosario siempre está en condiciones de aprovechar estas cargas de mineral de hierro, ya que cuenta con una profundidad de 34 pies más 2 pies de revancha y la posibilidad de ejecutar carga a los buques oceánicos.

Regresando al tema de las cargas en el tramo Santa Fe al Norte, las cargas líquidas (principalmente petróleo) han crecido también de manera relevante pasando de 2,9 millones de tn en el 2010 a 4 millones en el 2015.

Las cargas varias más que duplicaron su cuantía entre esos dos años (600 mil tn en 2010 a 1,4 millones de tn). En esta categoría se agrupan una serie de mercaderías que tienen un menor volumen que las anteriores, como por ejemplo fertilizantes, manganeso, bobinas de acero, cemento, azúcar, malta, sal y yeso.



Este aumento en las cargas transportadas en el tramo Santa Fe al norte, tiene su correlato en el número de viajes que crece de 10.000 en el 2010 a 13.038 en el 2015. Los viajes aumentaron un 30% en términos interanuales entre el 2010 y 2015. En el año 2015 cerca del 40% de los viajes transportaron soja y derivados. El 60% de los viajes transportan soja, derivados más otros granos.

El notable crecimiento del transporte de soja, derivados y granos en este tramo obedece a diversos factores. En primer lugar el fuerte crecimiento de la producción de soja en dicho país que paso de 7,1 millones de tn en el ciclo 2010/2011 a 10,6 millones de tn en el ciclo 2016/2017.

Otro factor relevante es el gran crecimiento de la industria oleaginosa en Paraguay que remite harina y aceite de soja al Gran Rosario o puertos uruguayos. Paraguay es el país que más ha visto crecer su capacidad teórica de procesamiento en los últimos años dentro del mercosur ampliado. Paraguay registraba al segundo semestre del año 2003 una capacidad teórica instalada de todas sus fábricas de 6.210 Tn/día. Hoy tiene cerca de 19.330 toneladas/día. Ha triplicado su capacidad de trituración en casi 13 años. Las empresas responsables de este interesante proceso de nuevas inversiones en el sector han sido las grandes firmas exportadoras internacionales, como Archer Daniels Midland (ADM), Bunge, Louis Dreyfus, Cargill y la china COFCO (quien adquirió el paquete accionario de Noble). Nuestros hermanos limítrofes están en condiciones teóricas de moler anualmente cerca de 6 millones de toneladas de soja y girasol.

Paraguay es el quinto productor mundial de poroto de soja y cuarto exportador mundial de este producto. Hace 20 años atrás, el área sembrada con este cultivo en este país era de 1 millón de hectáreas (1996/1997). Hoy ha multiplicado por tres su superficie llegando a las 3,2 millones de hectáreas. Lo mismo sucedió con la producción de poroto de soja que hace 20 años era de 2,7 millones de toneladas.