

HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY.

La Hidrovía Paraguay-Paraná es un Programa definido a lo largo del sistema hídrico del mismo nombre, en un tramo comprendido entre Puerto Cáceres (Brasil) en su extremo Norte y Puerto Nueva Palmira (Uruguay) en su extremo Sur. Los países que comparten este sistema fluvial -**Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay**- promovieron en una primera etapa la realización de estudios para determinar la factibilidad económica, técnica y ambiental de los mejoramientos necesarios para garantizar el uso sostenible del recurso hídrico. Estos países crearon el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), a través del cual celebraron diversos convenios con organismos internacionales (BID, FONPLATA, PNUD, CAF) para la ejecución de estudios sobre la vía navegable.

Necesidad del Programa.

Objetivos del programa: mejorar las condiciones de navegabilidad del sistema Paraguay-Paraná hasta alcanzar un óptimo de utilización durante las 24 horas, los 365 días del año, adaptar y redimensionar la flota y mejorar la infraestructura de los puertos allí emplazados, acorde a los requisitos actuales de intercambio comercial en el área de influencia.

El Programa fue concebido para actuar en dos aspectos principales relacionados con el transporte hidroviario: los operacionales (transporte) y los vinculados con el mejoramiento o adecuación de la infraestructura (vía fluvial y terminales), en un tramo de 3.442 kms., comprendido de Norte a Sur desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Puerto Nueva Palmira (Uruguay).

Desde el punto de vista ambiental, el transporte hidroviario requiere un menor consumo de energía por carga (eficiencia energética) y, en el caso particular de la Hidrovía Paraguay-Paraná, un mínimo de intervenciones en el río (dragado de mantenimiento), debido a sus condiciones naturales de navegabilidad.

El abaratamiento de los costos de transporte y la modernización portuaria, más las oportunidades de crecimiento económico concomitantes, hacen de la ejecución del mismo un factor decisivo en el desarrollo integral de la región.

Si además se tienen en cuenta las relaciones del sistema Paraguay-Paraná con los corredores bioceánicos existentes y los proyectos para futuros emprendimientos en el Alto Paraná (que permitirán conectarse con la Hidrovía Tieté-Paraná), la Hidrovía podrá constituirse en el primer corredor Norte-Sur de la región que, tomando como elemento esencial el transporte, permita llevar a la realidad la integración de los países de la Cuenca del Plata.

Esta página contiene información acerca del Programa que puede consultarse libremente, ya sea sobre los estudios realizados, las reglamentaciones, los acuerdos y protocolos alcanzados, como así también los proyectos en ejecución y a desarrollar. También es posible consultar en la sede de cada Delegación de los países miembros del CIH.

Quienes deseen conocer con más detalles los contenidos y avances del Programa, podrán hacerlo por intermedio de la Secretaría Ejecutiva del CIH o de las representaciones del CIH en cada país.

Los temas que pueden consultarse acerca de esta temática, pueden hacerse a través de la siguiente página web:

Secretaría de Transporte de la Nación Argentina

http://www.sspvyn.gov.ar/hparana_paraguay.html

Dichos temas son:

- » **Actas de las Reuniones**
- » **Delegados de los Países**
- » **Reglamento Interno**
- » **Secciones Nacionales de los Países**
- » **Acuerdo de Transporte Fluvial**
- » **Derrame de Hidrocarburos**
- » **Reglamentos de Hidrovía**
- » **Secretaría de la Comisión**
- » **Decisiones de la Comisión**
- » **Protocolos del Acuerdo**
- » **Responsables para atender inconvenientes**

Propósito del Programa. Garantizar la navegación diurna y nocturna de convoyes - formados por barcazas y un remolcador de empuje- durante todo el año, de modo de permitir el transporte de los productos de la región en importantes volúmenes de carga, a través de grandes distancias y con el menor costo posible.

Beneficios esperados. Los principales beneficios del mejoramiento de las condiciones de navegabilidad en los ríos Paraguay y Paraná se refieren a la reducción de los costos de transporte y en la minimización de riesgos en la vía navegable. Por otra parte, desde el punto de vista físico, la Hidrovía constituye un verdadero eje de integración e intercambio de los países de la región. Asimismo, el Programa se basa en el aprovechamiento de las condiciones naturales del sistema hídrico y no en la adaptación de éste a los requerimientos de la navegación. Esto conlleva el diseño de estrategias y políticas alternativas de sustentabilidad para el conjunto de los recursos naturales y los procesos ecológicos de la región.

Flujos comerciales. Los análisis realizados indican que la **soja y sus derivados** son los productos más importantes en volúmenes a transportar por la Hidrovía, seguidos por el **hierro** y los **combustibles**. El tráfico de bajada es mucho mayor que el de subida, a razón de cuatro veces más. El tráfico de mayor importancia de subida es el de combustibles (80% del total).

Mapas de tramos, tipo de barcas, calados y conceptos generales

La Hidrovía Paraguay-Paraná es un acuerdo regional entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay para facilitar la navegación y el comercio exterior e interior.

Está conformada por los Ríos Paraguay, Paraná y Uruguay.

Es una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta: 3.442 Km. y se extiende desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay).

El área de influencia abarca una superficie de 720.000 kilómetros cuadrados e indirecta de 3.500.000 Km².

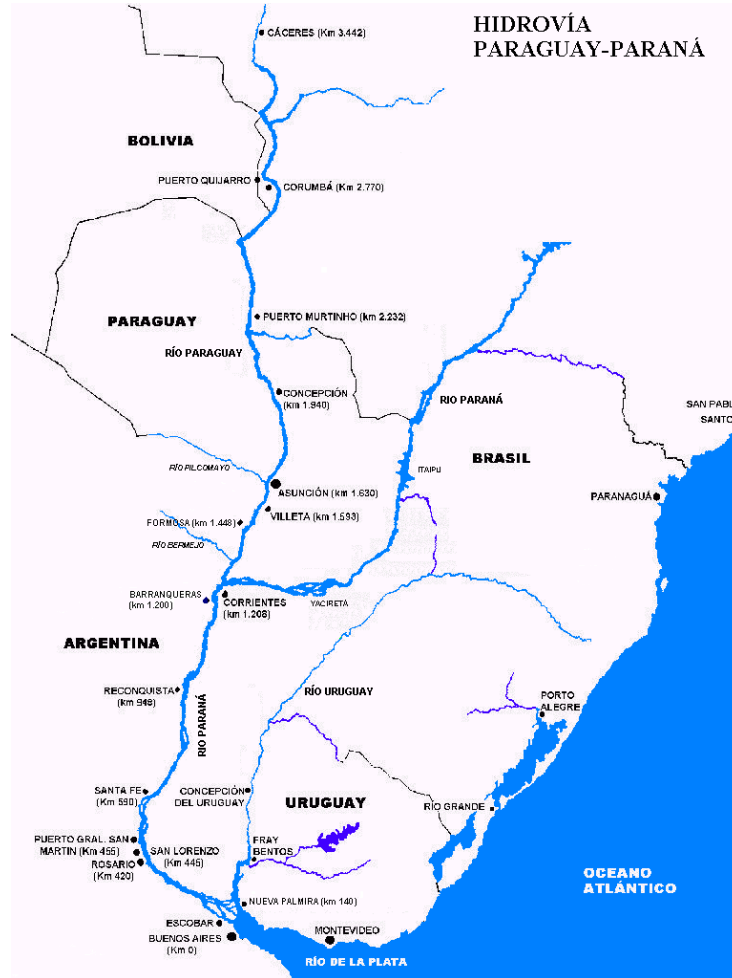
Es una de las vías de transporte más significativas para la integración física del Mercosur.

Hidrovia Paraná-Paraguay Río Paraguay Puerto Cáceres (km. 3.442) - Corumbá (km. 2.770) Total: 672 kilómetros
Corumbá - Río Apá (km. 2.170)
Total: 600 kilómetros Asunción - Confluencia (km. 1.240) Total: 390 kilómetros
Río Apá - Asunción (km.1.630)
Total: 540 kilómetros



Hidrovia Paraná-Paraguay

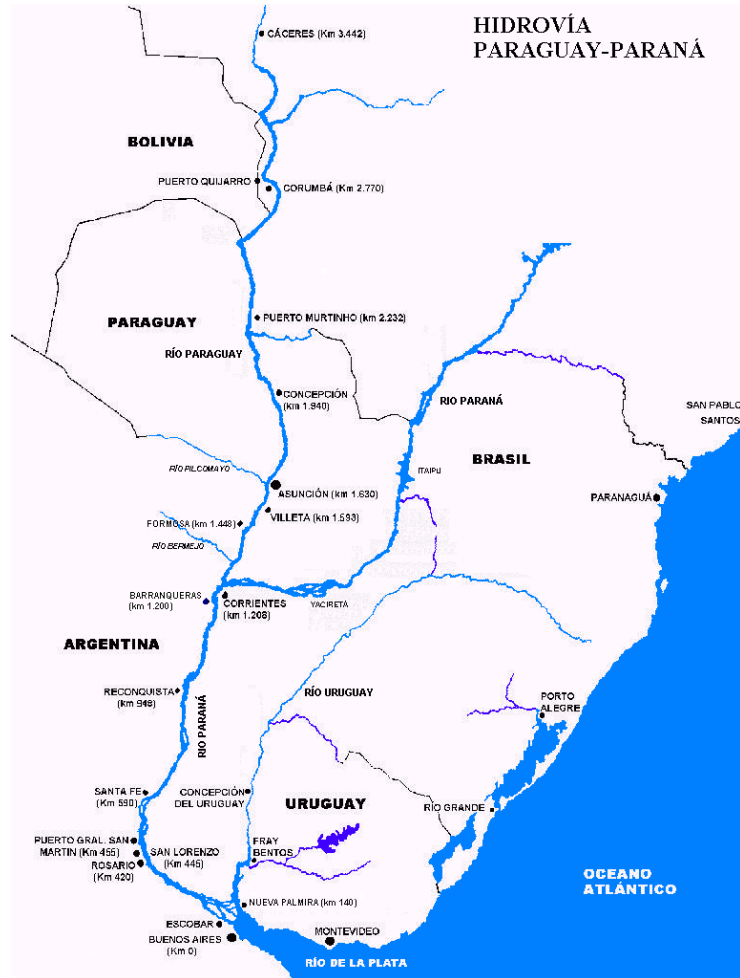
Rio Alto Paraná (no es HPP) Represa Itaipú Puerto Iguazú - Confluencia Total: 687 kilómetros. Rio Paraná- Medio y Superior. Confluencia - Santa Fe. Total: 656 kilómetros



Hidrovia Paraná-Paraguay

Río Paraná Medio
Santa Fe - Puerto San Martín
Total: 124 kilómetros

Río Paraná Inferior
Puerto San Martín- Bifurcación
Total: 283 kilómetros

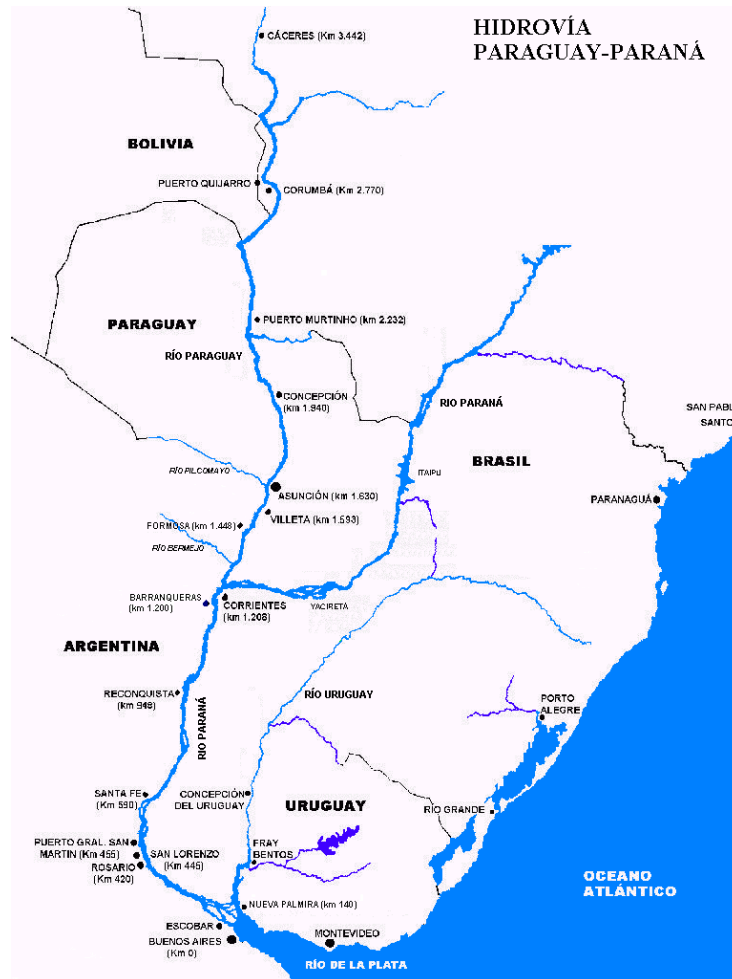


Hidrovia Paraná-Paraguay

Bifurcación - Río Paraná Guazú- Bravo y P. Talavera Total 165 kilómetros
Canal Martín García 100 Km

Bifurcación - Río Paraná de las Palmas- Canal E. Mitre Buenos Aires Total: 180 kilómetros

Zona Común (Km 37) – Recalada (Km 239,1)
Total: 202 kilómetros



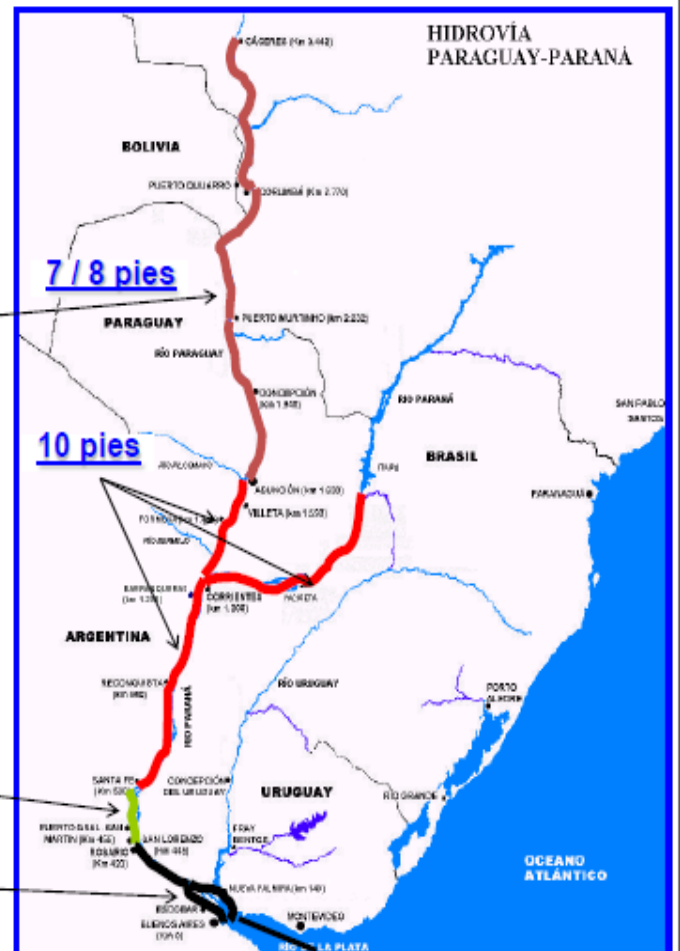
Hidrovia Paraná-Paraguay Calados Navegables

Ruta barcacera

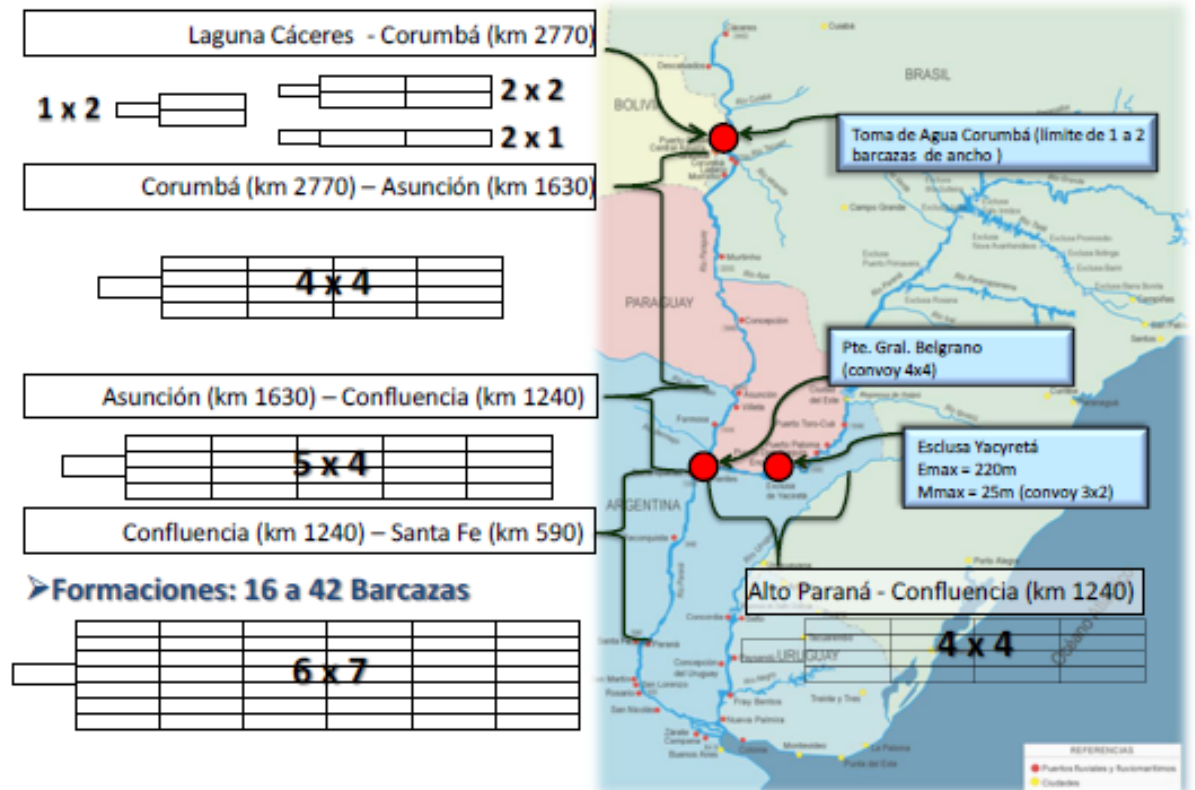
Puerto Cáceres – Asunción
Asunción - Confluencia
Puerto Iguazú – Confluencia
Confluencia – Santa Fe

Ruta Fluviomarítima

Santa Fe - Puerto San Martín
25 pies
Puerto San Martín - Océano
34 pies



Tipología de convoyes



Acuerdo de Transporte Fluvial HPP – Ley M* 24385 – Principios.

- Facilitar la Navegación
- Libertad de Navegación.
- Igualdad de tratamiento.
- Libertad de tránsito.
- Armador de la Hidrovía.
- Eliminación de trabas al comercio.
- Obras de dragado y balizamiento por tramo.
- 10 pies de profundidad los 365 días del año en navegación diurna y nocturna de Nueva Palmira hasta Puerto Cáceres.

Órganos del Acuerdo

- CIH (Comité Intergubernamental de la Hidrovía) órgano político del Tratado de la Cuenca del Plata.-
- Comisión del Acuerdo, es el órgano técnico.
- Secretaria Ejecutiva

Protocolos Adicionales

- Asuntos Aduaneros
- Navegación y Seguridad.
- Seguros
- Condición de igualdad de oportunidades.
- Solución de Controversias.
- Cese de bandera



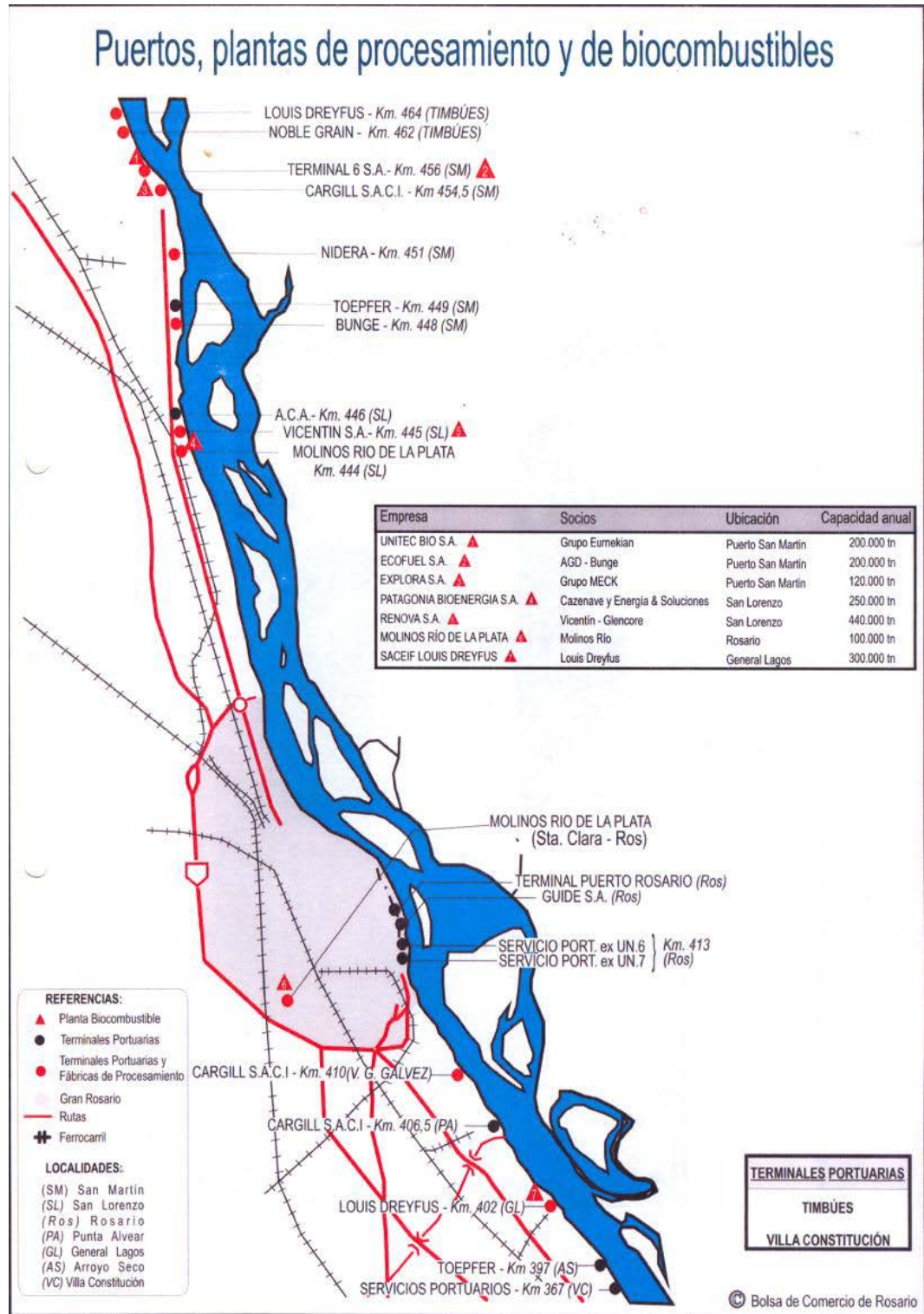
Hidrovia Paraná-Tietê

La Hidrovia Paraná-Tietê es un medio de comunicación fluvial que une las zonas más importantes de Sudamérica desde el punto de vista económico, como son los Estados de San Pablo y Paraná en Brasil con todo el litoral argentino y la República del Paraguay. Tiene un área de influencia de 100 millones de hectáreas. El Río Tietê cruza el estado de Sao Paulo de este a oeste, y después de recorrer 1.200 km. desemboca en el río Paraná. Este último bordea los estados de Goias, Minas Gerais, Sao Paulo, Mato Grosso do Sul, Paraná y llega a Paraguay y Argentina (puede comunicar a San Pablo con Asunción del Paraguay, el Puerto de Buenos Aires, Montevideo, Nueva Palmira y Gran Rosario).

¿Por qué son importantes las Hidrovías para el desarrollo económico regional?

- El transporte fluvial presenta mayores ventajas que el transporte ferroviario y vial: menor costo de inversión y mantenimiento, menor consumo de energía, mejor capacidad de carga y menores costos de transporte para distancias considerables.
- En distancias de hasta 300 km. conviene utilizar el camión; de 300 km. a 800 km., el ferrocarril y a más de 800 km. conviene utilizar el transporte fluvial por barcas.
- Un tren de barcas = 36 barcas por 1.500 Tn. de granos cada barca = 54.000 tn. de granos. Un tren de barcas equivale a 1.080 vagones ferroviarios (de 50 tn.) y a 1.928 camiones (de 28 tn.).
- Tarifa estimada para el transporte por camión de granos, aceites y subproductos: U\$S 0,10 la Tonelada/km. Por ferrocarril: U\$S 0,045 la tonelada/km. Por barca: U\$S 0,02 la Tn/Km.

Terminales portuarias de la zona



Terminales portuarias desde Timbúes a Arroyo Seco

Algunos datos de las terminales portuarias de agrograneles:

- 16 terminales especializadas en unos 70 kilómetros.
- 11 de ellas tienen molienda de oleaginosas.
- Capacidad de molienda: unas 140.000 toneladas por día
- Capacidad de almacenaje de sólidos => aproximadamente 8.000.000 tn.
- Capacidad de almacenaje de líquidos => aproximadamente 900.000 tn.
- Capacidad total de las playas de camiones => 11.000 camiones

Algunas mejoras que harían falta en las vías navegables:

- Avanzar en la profundización del canal navegable troncal del Río Paraná a 28 pies de calado en el tramo Santa Fe a Timbúes y a 36 pies desde este último al mar.
- En la Hidrovía Paraná-Paraguay, en el tramo Confluencia-Corumbá, asegurar una profundidad del canal navegable troncal de 10 pies de calado efectivo.
- Realizar las obras complementarias que resulten necesarias en la Hidrovía Paraná-Paraguay (lugares de cruce, zonas de maniobras, radas de espera y de alije, radas de emergencia y radas de embarque/desembarque de prácticos, etc.).
- Adecuar el Canal Martín García a la profundidad del Canal Emilio Mitre (este último concesionado a Hidrovía S.A.).