

SOUTHAMERICA LOGISTICS



Por Ricardo Ernesto Partal Silva *
Con datos proporcionados por IIRSA, CEPAL,
COSIPLAN, Embajadas, Aduanas y fuente propia.

El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná es intersectada por distintos corredores transversales (viales y ferroviarios) que la vinculan con los Ejes Interoceánico Central, de Capricornio y MERCOSUR-Chile.

Eje Hidrovía Paraguay-Paraná

Este Eje está definido territorialmente a través de la delimitación de un área de influencia que incorpora las regiones de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, cuya vinculación directa es con los ríos Paraguay, Paraná, Tieté y Uruguay. Representa un mercado de más de 73.2 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 3.8 millones de km², con un PIB de aproximado de 419,341 millones de dólares (concentrados en un 93.4% entre el aporte de las áreas de influencia de Argentina y Brasil).

El área incorpora gran parte de la cuenca de los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y Tieté, los tres primeros tienen orientación norte-sur y forman parte de las fronteras entre Brasil - Bolivia, Brasil - Paraguay, Paraguay - Argentina, Argentina - Brasil y Uruguay - Argentina. Mientras el río Tieté, que se desarrolla en el Estado de San Pablo de Brasil, tiene orientación este-oeste y desemboca en el lago formado por la represa Jupuí y el río Paraná.

PRINCIPALES EXPORTACIONES

Poroto de soja, petróleo crudo, minerales de hierro, tortas y harinas de semillas oleaginosas y concentrados de hierro. Estos productos significan del 28% de las exportaciones totales de los países del Eje y el 87% de las mismas se despachan por vía marítima y fluvial.

La región cuenta con grandes cantidades de recursos de minerales de hierro (las minas de Urucúm y Mutún cercanas al pantanal entre Bolivia y Brasil) y dispone de importantes excedentes de energía hidroeléctrica (aquí están ubicadas las mayores represas hidroeléctricas de Suramérica) y de gas natural, así como capacidades para la producción agropecuaria, agroindustrial e industrial.

ANTECEDENTES

Esta hidrovía navegada por los colonizadores españoles desde el siglo XVI, fue precursora de las fundaciones de las grandes ciudades que sobre ella hoy se encuentran asentadas. La hi-



drovía Paraguay-Paraná es una realidad natural, que desde el punto de vista del transporte y la comunicación, constituye un elemento decisivo para el desarrollo de los países sometidos a su influencia, posee importantísimos recursos renovables y no renovables, además de extensas áreas agrarias de excelente productividad. Cuenta con enormes posibilidades para el desarrollo industrial y constituye un medio para dotar -al menor costo- de todos los insumos necesarios para mejorar los mercados regionales existentes y emergentes, con miras a lograr el desarrollo económico a que los países aspiran. Por ella se transporta principalmente soja y mineral de hierro.

Constituye la mayor arteria de comunicación fluvial y de transporte para los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, posee una extensión de 3,442 kms y está conformado por el río Paraguay desde Puerto Cáceres en Brasil hasta Confluencia en la Provincia de Corrientes, continuando desde allí por el río Paraná (Argentina) hasta el puerto de Nueva Palmira en Uruguay (en la margen izquierda de río homónimo) si bien la salida al océano es a través del Río de la Plata.

Su capacidad como vía navegable se la puede dividir, en dos grandes tramos: del segmento argentino, Santa Fe hasta llegar a la salida del canal del Río de la Plata (km. 239) con una profundidad mínima de 10 metros, y de Santa Fe al Norte con una profundidad de 3 metros hasta Asunción del Paraguay y de 2.6 metros hasta Corumbá (Brasil). De Santa Fe hasta Puerto Cáceres se registran profundidades menores de las señaladas en algunos pasos puntuales. El tráfico es con buques de ultramar como los graneleros para el primero de los tramos nombrados, y por medio de barcazas en el segundo; siendo el complejo San Martín-Rosario (más de 100 kms de muelles) el área de transferencia de carga de las barcazas a los buques de ultramar.

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, ya que su desarrollo se basa en el aprovecha-

miento 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.

DESARROLLO REGIONAL

Éste reviste un particular interés, dado que se trata de un componente fundamental de la infraestructura básica. El área de influencia de la hidrovía Paraguay-Paraná constituye una región de gran valor estratégico. Sus potencialidades económicas, variedad morfológica y climática, riqueza en materia de biodiversidad, calidad de los suelos, recursos hídricos, capacidad en materia de infraestructura portuaria, potencialidad productiva, disponibilidad energética, diversidad cultural, y finalmente, su situación geopolítica de privilegio en el Cono Sur, la convierte en una región muy apta para la planificación de estrategias alternativas de desarrollo sustentable.

Por otra parte, 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.

FLUJOS COMERCIALES

Como mencionamos en párrafos an-

teriores, 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. El tráfico de mayor importancia de subida es el de combustibles (80% del total).

LA HIDROVÍA COMO INTERÉS ESTRATÉGICO PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL

Desde el Punto de vista geopolítico, la hidrovía Paraguay-Paraná conlleva, en efecto, un carácter estratégico para la región, dada su ubicación geográfica de privilegio, la enorme dotación de recursos naturales presentes en su área de influencia, el potencial productivo y económico, la capacidad en materia de infraestructura portuaria y las disponibilidades energéticas. La hidrovía permitirá obtener los siguientes beneficios:

- Reducir los costos del transporte, logrando productos regionales más competitivos en el mercado mundial.
- Mejorar el comercio del MERCOSUR, impulsando así las economías nacionales y regionales.
- Aumentar los ingresos en la región, mediante el incremento del comercio y las oportunidades de recaudación por peajes.
- Promover el desarrollo industrial, a través de la generación de nuevos polos en torno a las terminales portuarias.
- Monitorear las condiciones ambientales en la totalidad de la vía fluvial, especialmente en zonas vulnerables a inundaciones y contaminación.
- Mejorar la información a las embarcaciones, proveyendo productos y servicios informáticos a los operadores de centros de coordinación, para su utilización por parte de las empresas navieras, operadores de terminales y otras agencias autorizadas.

LAS GRANDES VÍAS FLUVIALES

Río Paraná: Es el segundo en longitud de América del Sur. Nace en la meseta brasileña por la unión de los ríos Paranayba y Grande, tiene una longitud de 4,200 kms y una cuenca de 2,800,000 km². Desde que recibe al río Iguazú comienza el tramo Argentino que recorre 1,710 kms, hasta su desembocadura en el Río de la Plata.

Datos básicos del Eje Hidrovía Paraguay-Paraná

PAÍSES DEL EJE: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay

EXTENSIÓN: 3.8 millones de km²

POBLACIÓN ESTIMADA: 73.2 millones de habitantes

PIB: 419,341 millones de dólares

ACTIVIDADES ECONÓMICAS PREDOMINANTES: Agroindustrial y metalmecánico, minero, actividad celulósica y maderera, agropecuario, textil, metalúrgica y metalmecánica, turismo, hidrocarburos.

PRINCIPALES TRAMOS DE LA HIDROVÍA

Cáceres - Corumbá (672 km)

Puerto Aguirre - Río Apá (603 km)

Río Apá - Asunción (537 km)

Asunción - Santa Fe (1,040 km)

Santa Fe - Escobar - Nueva Palmira (590 km)

ALGUNOS DE LOS PUERTOS PRINCIPALES:

En Brasil: Puerto Murtinho; Puerto Ladario (Corumbá); Puerto Morrinhos (Descalvados).

En Bolivia: Puerto Busch; Puerto Aguirre; Gravelal (Puerto Quijarro).

En Paraguay: Ayolas; Villeta; Concepción.

En Argentina: Ibicuy; Barranqueras; Formosa.

En Uruguay: Nueva Palmira.

PRINCIPALES CIUDADES POR LAS QUE ATRAVIESA LA HIDROVÍA

Por el río Paraná:

San Pedro (Buenos Aires) Argentina

San Nicolás, Argentina

Rosario, Argentina

San Lorenzo, Argentina

Diamante, Argentina

Paraná, Argentina

Santa Fe, Argentina

La Paz, Argentina

Goya, Argentina

Reconquista, Argentina

Corrientes, Argentina

Resistencia, Argentina

Por el río Paraguay:

Humaitá, Paraguay

Pilar, Paraguay

Formosa, Argentina

Asunción, Paraguay

Concepción, Paraguay

Porto Murtinho, Brasil

Corumbá, Brasil

Cáceres, Brasil

Por el río Uruguay

Nueva Palmira, Uruguay

CUPO LIMITADO

1º CONGRESO DE DESARROLLOS E INVERSIONES INMOBILIARIAS DE MEXICO 2015

LOS ESPECIALISTAS MÁS IMPORTANTES DEL MERCADO DEL REAL ESTATE EN UN SOLO LUGAR

18 y 19 de Noviembre de 2015 - Hotel Camino Real Polanco



Alfonso Munk
Prudential Real Estate Investors



Mario Eduardo Schjetnan Garduño
Arquitecto



Sergio Argüelles
FINSA



Germán Ahumada
Artha Capital



Rodrigo Niño
Prodigy Network New York



Arturo Aispuro Coronel
Grupo AM-Solid



Luis Mendez Trillo
Coldwell Banker Commercial de México



Arturo Frias
Global Group



Juan Guichard Cortina
INVEX Infraestructura



José Manuel Gómez Vázquez
Gómez Vázquez Internacional



Victor M. Lachica Bravo
Mexico
Cushman & Wakefield



Dan Riordan
Turnberry Associates



Damián Tabakman
Escuela de Negocios de Real Estate - Latinoamérica



Gustavo Ortola Martínez
GO Real Estate



Pierre R. Arriz
Icarus Real Estate



César Ulises Treviño
Reconstrucción



Andreu Cors
Gava Capital



Carlos Muñoz 4S
Grupo 4S



Francisco Martin del Campo Souza
www.fmcso.com



Rodrigo Suarez
GreyStar México



Sandor Valner
Walton Street
Capital Latin America



Pedro Azcué
JLL México
JLL Latinoamérica



Jason Forrest
Forrest Performance Group - New York



Eduardo Güemez Sarre
Mexico Retail Properties



Benjamín Romano
LBR&A Arquitectos



Juan Bernardo García Garza
Baker & McKenzie



Rick Ricker
Reichmann International



Gonzalo Montaño Estrada
Grupo MAC
Arquitectos Consultores



Eugene Towle
Sottoc



Jorge Gamboa de Buen
Grupo Danhos



Antonio Ruiz Galindo
Global Solutions de México



Abraham Metta
GM Desarrollos



Luis Ujaca
CORE



Héctor Saúl Ovalle Mendivil
Grupo Colonial



Rodolfo Balmaceda
Vista



Javier Lomelín
Colliers International
Latinoamérica



Ingrid Castillo
G&M



Gilberto Gonzalez Caballero
Maneros



José Pablo Mauuad Pontón
Gobierno de Hidalgo



Ovidio Cortázar Ramos
Secretaría Economía del Estado de Chiapas



Enrique Margain Pitman
Scotiabank México



Gil Dezer
Dezer Development



José Luis Cortés Delgado
CAM-SAM



Marco Antonio Garza Mercado
GM Capital



Joaquín de Monet
Palisades Capital
Real Estate Advisors LLC



Felipe de Jesus Gutierrez
Des. urbano y vivienda
Gov. Ciudad de México

CONOZCA LA LISTA COMPLETA DE SPEAKERS EN WWW.EII.MX

ORGANIZAN
CIBREO S-G INMOBILIARE

ADQUIERA SU BOLETO EN www.eii.mx

MÁS INFO: INFO@EXPOINVERSIONINMOBILIARIA.MX - CONTACTO@B2BMEDIA.MX
TELÉFONOS: 55147914, 55142077, 24544940 al 43, 12537065 y 12537124



Constituye la gran vía fluvial de la Cuenca del Plata y es el receptor y encauzador de precipitaciones de una amplia zona tropical. Es a su vez, un importante elemento de integración entre las provincias de Misiones, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Santa Fe y Buenos Aires. El término Paraná en guaraní significa "Pariente del Mar".

Río Uruguay: Después de recibir las aguas del río Cuareim, que separa Brasil de Uruguay, el río Uruguay continúa su recorrido con dirección sur, y pasa a constituir el límite entre la Argentina y el Uruguay, hasta su desembocadura en el Río de la Plata.

El río Uruguay tiene una extensión de 1,770 km, de los cuales 508 km son los que recorren territorio argentino y uruguayo.

Para la administración y regulación de las actividades a desarrollarse en el río, relacionadas con el tráfico comercial, la pesca, las obras portuarias y de dragado de canales, la protección ambiental de sus aguas, etc., se instituyó la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), organismo con representación diplomática y asesores técnicos de ambos países.

NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA

Es posible hacerlo por 2,000 kms por el río Paraná (desde San Pablo hasta Ciudad del Este). Unos 1,300 kms por el río Paraguay (desde el río Apa hasta Cáceres) y otros 500 kms por el río Uruguay (desde el río de la Plata hasta la ciudad de Salto).

BENEFICIOS COMPARTIDOS

Tanto en Uruguay como en Argentina, con el estado fuera de las operaciones portuarias, el tránsito de contenedores creció significativamente, sobre todo con el comercio de productos primarios (principalmente de granos, trigo y soja). Las hidrovías Paraguay Paraná; Tietê-Paraná, además del río Uruguay son prioritarias para la Argentina, ya que el incremento de las cargas transportadas y la reducción de fletes podrán multiplicar el comercio regional,



reduciendo los costos de transporte. Para Paraguay, la hidrovía (como obra de infraestructura) también tienen una importancia estratégica, ya que pueden contribuir a que dicho país se transforme en el centro de operaciones fluviales del Mercosur. Ello sería un modo de compensar las desventajas (en términos de asimetrías), que tiene este respecto de las economías más grandes (Argentina y Brasil). En el caso de Brasil, el desarrollo de la hidrovía significa una contribución potencial a la explotación minera en el Cono Sur, como así también al abaratamiento de la exportación de otro tipo de productos.

La premisa de conservar el medio ambiente (no interviniendo sustancialmente en el medio físico, disminuyendo la contaminación, ahorrando combustibles fósiles, etc.) para conciliarla con la consigna de alcanzar un desarrollo económico y mejores condiciones de vida para los pueblos de la región.

Conscientes de los problemas que plantea este tipo de propuestas, y las controversias que genera, será necesario desarrollar nuevos programas complementarios que permitan evaluar las características del funcionamiento de la hidrovía Paraguay-Paraná, tanto a nivel regional como en sectores específicos de la misma, realizar un seguimiento de los procesos de desarrollo en la región, desarrollar escenarios futuros alternativos y, en función de las potencialidades y restricciones de cada área, diseñar

respuestas y acciones para un manejo sustentable.

UN EJEMPLO CLARO DE REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN:

Un convoy navegando por el río lleva alrededor de 25 mil toneladas de carga.

Para trasladar la carga por camiones harían falta 700 camiones con acoplado, lo cual significa 700 choferes, 14,000 cubiertas rodando, pago de peajes por cada camión y miles de litros de gas oil.

Esto equivaldría a un convoy de camiones que ocuparían 15,400 metros de ruta.

Una barcaza equivale a 30 vagones de ferrocarril de 50 toneladas cada uno o a 54 camiones de 28 toneladas. Un convoy (generalmente, un conjunto de 16 barcasas) mueve 300,000 toneladas por año y unas 25,000 toneladas por viaje.

En lo que respecta al consumo de combustible, -tomando siempre una tonelada como unidad de traslado- con un litro de combustible un camión recorre 25.1 kilómetros; el ferrocarril, 85.8 kilómetros, y la barcaza 218.4 kilómetros.

Digna información como para obtener, según el país que desee aplicar la fórmula, lo que significaría esto en reducción de tiempo, insumos e inversión económica y mejora de la sustentabilidad y del medio ambiente, tan "caro" a los sentimientos de los sectores "verdes" que proliferan en toda esta región. ■