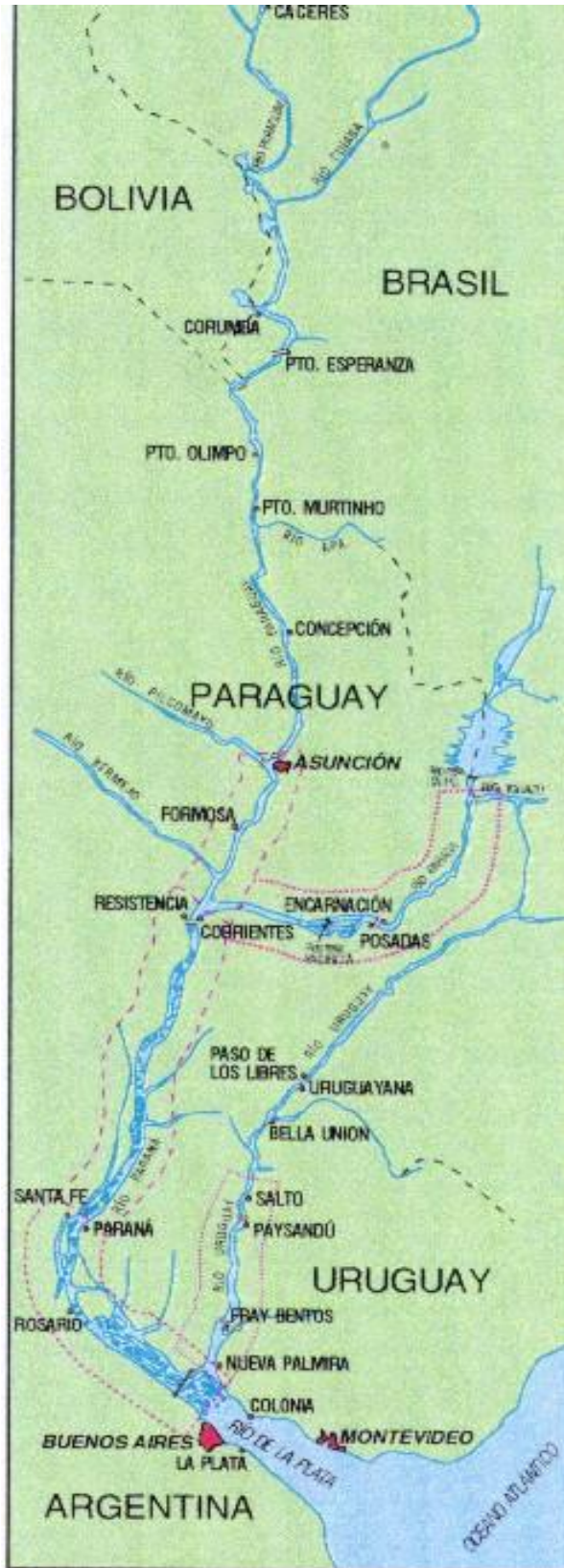


Cap. Nav. José Eduardo Aguiñaga Corbo

- Egresado de la Escuela Naval con el Grado de “Guardia Marina”
Año 1973
República Oriental del Uruguay
- Egresado de World Maritime University como “Master en Convenios Internacionales Marítimos (MSA)”
Malmo – Suecia
Año 1991 – 1993
- Representante como Experto Gubernamental ante UNESCO
Año 1999 – 2001
Co Redactor Convención Internacional sobre Patrimonio Cultural Sub Acuático
París – Francia

CARGOS QUE OCUPA EN LA ACTUALIDAD

- Director General de Transporte Fluvial y Marítimo / Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Delegado ante la Comisión Administradora del Río de la Plata
- Delegado ante la Comisión del Sub Grupo V – Transporte Fluvial y Marítimo del Mercosur
- Delegado ante la Comisión del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay - Paraná



**XIII CONGRESO DEL INSTITUTO
IBEROAMERICANO DE DERECHO
MARITIMO**

HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

CAP. NAV. J. EDUARDO AGUIÑAGA CORBO



El corredor fluvial que hoy denominamos “Hidro vía” integrado por los ríos Paraguay y Paraná, forma uno de los sistemas de navegación más extensos del mundo, utilizado antes y después de la conquista de América por indígenas y españoles como medio de transporte, comunicaciones y fuentes de recursos.

Sin embargo diferentes circunstancias coyunturales a partir de los años cincuenta y sesenta obligaron a prescindir o relativizar la importancia de dicha arteria de transporte. Fueron épocas de expansión y de desarrollo de sistemas del transporte por carretera, y ferroviario y de otorgamiento de subsidios a los combustibles como forma de incentivo, pero a pesar de estas circunstancias puntuales, el principal motivo que trajo aparejado el deterioro de transporte fluvial fueron las irregularidades del régimen hidrológico de los ríos Paraguay – Paraná. Esta circunstancia fundamentalmente generaba inestabilidad e irregularidad a la navegación por ambos ríos, lo que aparejaba graves consecuencias económicas y sociales para los países mediterráneos de la Cuenca del Plata y algunas de las regiones interiores de Argentina y Brasil.

Esta situación motivó a que en el año 1988, las Autoridades de los cinco países de la Cuenca (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay) se comprometieron a realizar un emprendimiento conjunto a lo largo de los ríos Paraguay y Paraná con el objetivo de recuperar esta vía de comunicación, garantizar su incorporación y contribuir a crear un polo de desarrollo en ésta macroregión.

Este proyecto procuró poner nuevamente en funcionamiento un sistema hidroviario que cuenta con 3.442 kms de extensión, comenzando en el Puerto de Cáceres situado sobre el Río Paraguay en el Estado Brasileño de Mato Grosso y finalizando en el puerto de Nueva Palmira (R.O.U), situado sobre el Río Uruguay.

Estos 3.442 kms de extensión se distribuyen entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, donde Argentina cuenta con 1.615 km., Brasil con 1.270 km, Paraguay con 1.264 km y Bolivia con 48 km. y finalmente Uruguay con el puerto de Nueva Palmira (salida al océano).

Los tramos principales de la Hidrovía Paraguay – Paraná (de norte a sur) son:

- Puerto de Cáceres (km 3.442) al Puerto Aguirre / Corumbá (km 2.770) al Río APA
Extensión: 672 Kms
- Puerto Aguirre / Corumbá (km 2.770) al Río APA (km 2.167)
Extensión : 603 Kms
- Río APA (km 2.167) a Asunción (km 1.630)
Extensión: 537 kms
- Asunción (km 1630) Santa Fe (km 590)
Extensión: 1.040 kms
- Santa Fe (km 590) al Puerto de Nueva Palmira (km 140)
Extensión: 590 kms

De este modo, nace la Hidrovía como un Proyecto que busca en primer lugar, estimular la integración regional y física de los países de la Cuenca del Plata, promoviendo el crecimiento del comercio internacional e intraregional.

Asimismo, procura incrementar la utilización racional, ordenada y permanente de la navegación por esta vía donde buques y/o trenes de barcazas, transportan sus mercaderías las 24 horas del día y los 365 días del año, con costos de fletes y de combustibles más bajos.

En setiembre de 1989 los Ministros de Obras Públicas y Transporte de la Cuenca del Plata, en Santiago de Chile, acordaron crear el comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

Finalmente, el 26 de junio de 1992, los Cancilleres de los cinco Estados, suscribieron el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, al que podemos denominar la Carta Magna de la Hidrovía.

En los años siguientes a su creación, el CIH diseñó un amplio plan de obras y transformaciones con financiamiento a través de Instituciones y Organismos Internacionales. El plan original no se concretó pero el proyecto sin embargo, lejos de haber sido abandonado, sigue vigente bajo la forma de obras nacionales. El proyecto del CIH apuntó a abrir y mantener los pasos fluviales para que se estableciera un tráfico comercial regular con cargueros importantes y comprendía muchas intervenciones puntuales. Se proyectó el dragado de más de 90 pasos críticos incluyendo al Canal Tamengo. Como un primer paso en este proyecto global Argentina y Uruguay realizaron obras de dragado del Río de la Plata (Canal Martín García) y Argentina realizó obras en el Canal E. Mitre en el Paraná hasta el puerto de Santa Fé.

A medida que se realizaban estas obras, comenzaron a generarse opiniones negativas sobre sus efectos ambientales, opiniones que concluyeron en la Coalición Ríos Vivos formado por unas 300 organizaciones ambientalistas. Esta campaña trajo aparejado que el BID, que ya había financiado dos estudios sobre las consecuencias del Proyecto en 1990 y en 1995, aceptara en 1997 los análisis de Ríos Vivos y decidiera retirar su apoyo financiero. Eso determinó que la Hidrovía como empresa única, quedara sustituida por cinco Proyectos Nacionales, donde cada país asociado se ocupara de su tramo correspondiente.

Debido a que factores de financiamiento y a posibles consecuencias ambientales, el Proyecto original no se llevó a cabo, y la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) renovó la idea del Proyecto Hidroviario, ésta organización ve un futuro de integración de América del Sur conectada por hidrovías interiores.

Algunas opiniones coinciden en que la mayor capacidad de navegabilidad y el incremento del calado de los ríos favorecería la

cohesión entre los pueblos del Mercosur y traerían puestos de trabajo y movimiento comercial.

Otras opiniones sostienen por el contrario, que las consecuencias sociales, ambientales y económicas serían negativas.

El cuestionamiento más fuerte provino de la Coalición Ambientalista que instaló la alarma sobre el riesgo de la desecación del Pantanal, la mayor extensión de tierras inundables del planeta, debido a las canalizaciones previstas.

Los ríos Paraguay y Paraná son navegables desde siempre sin duda que estamos de acuerdo con que los ríos sean utilizados para la navegación lo cuestionable del proyecto tal vez sea la escala.

El fondo de la polémica, en realidad es sí el transporte debe adaptarse a las reales condiciones de los cauces o si éstos serán modificados para servir a un modelo preconcebido de movimiento de carga.

Pese a los avances registrados, existen factores que dificultan el desarrollo pleno del proyecto. El programa es un proyecto regional, en el que participan diversos actores (Gobiernos Nacionales, Locales, Asociaciones de Transportistas, Productores y Organizaciones no gubernamentales de Protección del Medio Ambiente). Esta diversidad de actores plantea que se presenten dificultades en la toma de decisiones y lleva a una complejidad en la orientación y a excesivas demoras en la aprobación de reglamentos y actividades ha ser realizadas.

Por otra parte, surgen inconvenientes para financiar las obras necesarias de ser realizadas como arteria de navegación real, el transporte a través de la Hidrovía presenta ventajas relevantes puesto que supone una reducción de los fletes para cargas de gran volumen, de menos valor agregado y a distancias mayores a los 400 kms. Por ejemplo el valor del flete del transporte fluvial es casi el 40% inferior que el del transporte ferroviarios y menos de la mitad del flete del transporte carretero.

La integración no es solamente de infraestructuras y conectividad física sino que comprende además de los aspectos culturales, comerciales y empresariales y fundamentalmente una decisión política y técnica entre los Estados Parte.

Uruguay ha delineado su estrategia y una política de Estado apoyando una integración regional y participando en todas las instancias regionales impulsando este proceso, presentándose como una plaza logística y de desarrollo de Puertos Hub en la región.

Para poder tener conciencia y entender el proceso técnico y político sobre el funcionamiento de la Hidrovía es necesario tener una visión global de toda la compleja temática del transporte fluvial con sus componentes logísticos, portuarios y de recursos humanos, dentro del ámbito nacional y regional.

Hace 20 años comenzaba a desarrollarse una nueva etapa en la actividad fluvial de la hidrovía en esa oportunidad se contaba con aproximadamente 250 barcazas que llegaron a transportar en aquel año 1988 entre 600 y 700 mil toneladas de carga.

A pesar de que los Estados no han logrado formalizar e implementar tanto el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra como sus Protocolos y Reglamentos, la fuerza de las cargas y las iniciativas de los armadores han logrado desarrollar un verdadero corredor de transporte fluvial a través de la Hidrovía.

Hoy día se cuenta con casi 2000 barcazas más una importante flota de remolcadores que se estiman que habrán transportado este año 2008 casi 14 millones de toneladas de carga.

Las estimaciones más realistas y confiables establecen que el tráfico de la hidrovía se duplicará antes del 2015, incluyendo los tráficos de nuestro país estimándose que navegarán entre 2500 y 3000 barcazas de mayor porte que las actuales, con el correspondiente incremento de la flota de los remolcadores y servicios logísticos y de recursos humanos correspondientes.