

Reproducido en www.relats.org

UNA HIDROVÌA AL SERVICIO DE LA NACÌÓN

Juan Carlos Schmid

Publicado en Perfil, Julio 2021

Las provincias del litoral han peticionado una participación más activa en el corredor fluvio-marítimo más conocido como la hidrovía Paraná-Paraguay.

Este sistema logístico por donde salen los mayores volúmenes de exportación necesita reconfigurar el rol del Estado Nacional, el de las provincias, el de los empresarios y los trabajadores, en consecuencia hay que analizar y contextualizar los hechos que ocurrieron y ocurren, arrojando un poco de luz sobre cuestiones que aparecen confusas o intencionalmente confusas.

El Estado Nacional siempre ha sido blanco de críticas en este asunto; se argumenta sobre la falta de agilidad, su burocracia y la poca eficiencia de sus trabajadores, seguramente hay elementos que pueden dar parte de razón a esta visión pero tengamos en claro algunas cuestiones:

Los puertos públicos, del interior, funcionaron cuando existía una asistencia técnica y económica del Estado Nacional. Tenemos real conciencia que las cargas regionales llegaban a esos puertos y salieron desde esos puertos al país y al mundo por casi 100 años?

El aporte para la construcción de un sistema portuario nacional se realizó desde la Administración General de Puertos y desde la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, agregándole a esa inversión la formación de recursos humanos, como ingenieros, técnicos, personal de estiba, maquinistas, capitanes, etc... inversión, que muchas veces no cuenta.

Hace mucho tiempo que el diseño de política pública se abandonó deliberadamente y la prueba está en la debilidad institucional frente a nuestros vecinos, la declinación de la industria naval, la ausencia en lo fluvial y una feroz presión tributaria.

Cuando se “blanquearon” los embarcaderos ilegales que existían en nuestras costas, la administración Menem los reconoció por ley otorgándoles el status de “puertos privados”, a partir de allí comienza el ocaso de las estructuras portuarias públicas acompañadas de la desaparición de la junta nacional de granos, el desarme del ferrocarril y el desfinanciamiento de C.P. y V.N.

Así se inició el proceso de privatizaciones y de transferencias de responsabilidades del estado nacional al sector privado y en su defecto a las provincias, que en su gran mayoría no tenían recursos ni idea de que hacer con los puertos.

La concesión de la red de navegación conocida como Hidrovía es hija de este proceso; sin embargo no se puede desconocer que la mejora en la ruta de navegación resultó un fuerte atractivo para las inversiones de carácter privado.

Al mismo tiempo proyecto una fuerte concentración de terminales aguas arriba dominadas por empresas trasnacionales cuyo discurso es reforzar la orientación agroexportadora sin considerar la necesidad nacional de industrializar el país, por eso no figura entre sus prioridades el desarrollo de la industria naval y la presencia de una marina mercante propia.

Por lo tanto no es lo mismo un modelo dirigido al mercado interno con empleo, industria nacional y despliegue territorial a otro asentado en el complejo sojero.

El final de la concesión del dragado y balizamiento de la hidrovía alentó un debate poblado por diversas voces muchas veces cargadas de ideología y sesgados hacia una actividad específica que fue abandonada por la política pública.

Desde la década del '70 nuestro gremio ha promovido la transformación del encuadre jurídico y operativo de la Repartición, hasta ahora ninguna fuerza política o gobierno democrático le prestó atención. Es de absoluta certeza que la trama burocrática en la cual está encerrada la DNVN resulta totalmente negativa para sostener las tareas específicas, y ello se desprende de los antecedentes históricos. Veamos:

Entre los años 1950 y 1960 la capacidad dragadora de la Repartición era de 5.365.000 m³ mensuales o 53 millones anuales de m³, resultante de la existencia de 53 dragas. Sin embargo, el volumen máximo del material realmente extraído ese año, sólo llegó a algo más de 32.000.000 m³, lo que es un índice elocuente de las deficiencias por obsolescencia de las unidades empleadas.

Esta situación producto de la excesiva edad promedio de las dragas que alcanzaba a unos 55 años, tenían punto crítico en las de tipo cangilones, cuya vejez promedio llegaba a 70 años.

Con el tiempo era de esperar que todo empeorara debido a la paralización definitiva de unidades cuya reparación no resultaba conveniente, o se atrasaban, debido a las drásticas disminuciones presupuestarias que repercutieron directamente en la realización de un adecuado mantenimiento del plantel.

La capacidad teórica de dragado aumentó en 1972 a 5.815.000 m³ mensuales o 58.000.000 m³ anuales por la incorporación de tres unidades nuevas; igualmente, por las razones apuntadas, la producción real fue menor: 22.313.000 m³ anuales.

Para mediados de los '80 se realizó otra inversión de u\$s 300.000.000; se renovó el plantel flotante con 5 dragas de 2000 m³ de cantara, 2 dragas tipo dustpan, y una draga de cortador, 2

remolcadores de 900 hp y 4 remolcares de 5900 hp, 4 mulas de mar, 1 grúa de 100 tn, un dique flotante, una estación de bombeo, cañerías flotantes y repuestos en general.

A pesar de ello el resultado en los años 90 no fue el esperado y así llegamos a la privatización.

Lamentablemente este derrotero no fue modificado y sin lugar a dudas el plantel flotante sin el debido apoyo logístico ha quedado desfasado tecnológicamente.

He manifestado en reiteradas ocasiones que el dragado es un eslabón más de la cadena logística e indivisible del modelo productivo; más allá de idealizaciones y presupuestos ideológicos, consideramos que una alternativa válida a esta situación es la conformación de una empresa mixta, que posibilite el desarrollo dinámico de la operativa de dragado.

En tal sentido, nuestra organización, desde hace años ha trabajado en la elaboración de diversos proyectos, el Estado nacional, a cargo del Ente de Control Administrativo y de seguimiento operativo de la vía navegable Paraguay-Paraná, participa con una porción de la conformación societaria de nueva empresa adjudicataria. Con un porcentaje en la rentabilidad que genera el cobro de peaje, en solo 10 años, el Estado estaría en condiciones de renovar, reparar y/o adquirir equipos de Dragado y Balizamiento.

En paralelo, en el transcurso de esos 10 años se podrá recuperar la soberanía de conocimiento, ese valor agregado que hemos perdido en manos de las empresas extranjeras. Tenemos la oportunidad de construir el embrión capaz de devolver protagonismo al Estado Nacional con el dragado y el balizamiento del corredor al Norte de Santa Fe, ingresos portuarios y pequeñas obras que con la devolución del material flotante, en manos de la actual concesionaria de la hidrovía, bien podría realizar esta empresa.

No es fácil reconstruir el estado en las vías navegables después de haber sido diezmado a lo largo de más de una década; es una tarea titánica sin éxito asegurado, pero con voluntarismo o anteponiendo el cortoplacismo no vamos a tener nada, el Estado tiene que asegurar el sostenimiento de políticas públicas y no caer en los errores del pasado.

