

Repensar el Puerto de Barranqueras (Chaco)

 nuestromar.org/65446-10-2017/repensar-puerto-barranqueras-chaco



Pormenorizado análisis del Ing. JORGE V. PILAR de la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE) compartido a NUESTROMAR, en el que se profundizan los problemas, ventajas y oportunidades del Puerto de Barranqueras, y su aporte al desarrollo de la región y el transporte fluvial.

Un puerto, más allá de su gran tamaño y su complejidad operativa, es un nodo de transferencia en un sistema de transporte. Ese sistema, en nuestra región NEA está integrado por el transporte carretero (por camión), por ferrocarril y por barcas, que compiten por la misma carga.

Para tener una perspectiva y haciendo números muy gruesos, si se toma una distancia media de transporte de 500km y una misma carga, el transporte por barcaza cuesta la mitad del más barato de los otros medios. Sin embargo, para que pueda hacerse un análisis comparativo válido y conducente es absolutamente necesario tener en cuenta todos los aspectos que hacen al transporte, como disponibilidad de vehículos y de espacios de almacenamiento, garantía de cumplimiento de plazos, entre otros.

MENU



Fundación NUESTROMAR

Quienes somos

Datos y Servicios

Ingresar

Meteorología

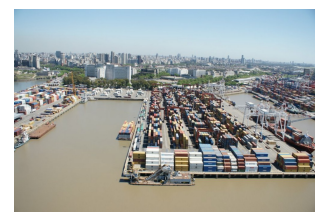
RSS feeds

CONTACTO / CONSULTAS

¡ ULTIMAS NOTICIAS !

Compilado de artículos y noticias sobre el futuro del Puerto de Buenos Aires

A
pedido
de



algunos lectores recopilamos aquí, para su fácil lectura, los últimos artículos, noticias y opiniones sobre el futuro del Puerto de Buenos Aires, animándolos a que expresen sus comentarios, nos envíen artículos de opinión, estudios, y noticias

La localización geográfica del puerto de Barranqueras es inmejorable: está situado en la intersección de la Ruta Nacional N°16 (corredor bioceánico) con la Ruta Nacional N°11, que conecta Buenos Aires con Asunción, a pocos kilómetros aguas abajo de la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay. Tiene excelentes facilidades de acceso vial, pues no hace falta atravesar centros urbanos, siendo operativo aun en situaciones de inundaciones de cierta magnitud.

Su proyecto y construcción data de la década de 1920 y tiene una extensión total de 14km, sumando los muelles de Barranqueras y Vilelas. El puerto propiamente dicho cuenta hoy con los 5 galpones originales y alrededor de 20.000 m2 de plazoletas para almacenaje a cielo abierto.

Es un puerto apto para que operen barcasas y buques de hasta 100m de eslora (el largo de la embarcación) y de no más de 10 pies (alrededor de 3 metros) de calado. El destino de lo que sale por él es principalmente Rosario y, en menor medida, Santa Fe. Desde allí se hace un trasbordo hacia el puerto de Buenos Aires, puertos de Uruguay o del sur de Brasil, donde operan los buques de ultramar. Por ello, el puerto de Barranqueras es y debe ser visto en el contexto del sistema de transporte como puerto de trasbordo de cargas (lo que se denomina operaciones de "feeders").

Los problemas del puerto

Si bien presenta problemas de calado (inclusive con pasos críticos), el puerto de Barranqueras es operable con muy poco mantenimiento, pero, como ya se mencionó, sólo para ciertos tipos de embarcaciones. Presenta limitaciones en lo referido al ancho de los trenes de barcasas, los que deben desarmarse aguas abajo de la desembocadura del riacho Barranqueras antes de ingresar al puerto y algo parecido ocurre para salir de él, siempre por el acceso sur. (El acceso norte presenta serios problemas operativos para la navegación, al punto que el riacho Barranqueras funciona para el transporte fluvial como una dársena.)

En la actualidad, la cantidad de barcasas disponibles para operar como puerto de salida es insuficiente. Además, la mayoría son de bandera paraguaya, y como Paraguay hoy se está transformando en productor de soja, esas barcasas tienen como prioridad los granos producidos en ese país.

relacionadas, en este espacio de debate para poder aportar entre todos, enfoques integrales para el mejor desarrollo portuario de Buenos Aires, la región, y la Argentina.

(ACTUALIZADO AL 12/07/2018)

Informe especial:

Buques sin tripulación: El futuro está aquí, ya ha llegado

Nuevas posibilidades, la historia, los avances tecnológicos, y el impacto en las leyes

(por

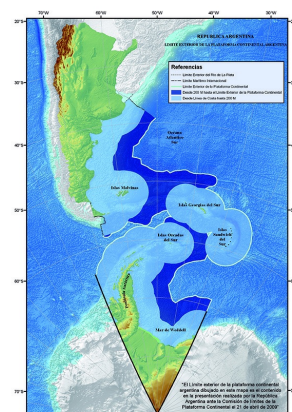


Gustavo Nordenstahl)

Plataforma Continental Argentina

Límite exterior - [\[mapa\]](#)

Un
mar
de



riquezas y oportunidades desaprovechadas

La Argentina sumó 1.633 kilómetros cuadrados a su plataforma continental

A ello hay que sumarle que muchos empresarios argentinos optaron por operar con banderas de otros países, pues la normativa de ellos permite la operación de los barcos con muy poca tripulación, sin que existan requerimientos estrictos de capacitación de la misma, ni regímenes de francos para descanso.

Por otra parte, los barcos con bandera argentina deben pagar más caros los servicios de muelles (hay tributos que no operan para navíos con bandera extranjera) y, en caso de mercadería destinada a exportación, deben hacer un segundo escaneo de aduana en Buenos Aires. Esa competencia despereja es una de las explicaciones de la gran cantidad de embarcaderos argentinos que hoy están desocupados.

Análisis FODA del puerto de Barranqueras

El análisis FODA (en inglés, DAFO) es un modelo de análisis estratégico ideado en la Universidad de Stanford, en la década de 1960, durante un estudio de empresas de Estados Unidos. En ese tipo de análisis se evalúan aspectos internos (debilidades y fortalezas) y la situación externa (oportunidades y amenazas) a través de una matriz cuadrada. Su nombre es un acrónimo formado, justamente, con las iniciales de esos aspectos: fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

A pesar del tiempo transcurrido desde su concepción, el análisis FODA sigue siendo muy utilizado por su versatilidad, pues es aplicable tanto para decisiones de negocios, como para cuestiones personales.

Nuestro grupo de investigación el Departamento Vías de Comunicación de la Facultad de Ingeniería de la UNNE, elaboró un análisis FODA para el puerto de Barranqueras, en el marco de un trabajo científico y técnico destinado a proponer alternativas para mejorar la operatividad del mismo. Una síntesis de los resultados a los que se arribó en el trabajo es el siguiente:

Fortalezas:

- Buena localización y extensión;
- Existencia de galpones, playas y silos de almacenamiento (100.000 toneladas de capacidad de acopio y capacidad operativa para 150.000 toneladas de granos por mes);
- Buenos y fáciles accesos viales y ferroviarios;

Nota: Entre la celebración legítima y el efectismo innecesario

Presentación ONU Argentina de la Plataforma Continental

Actividad de la Comisión de la Plataforma Continental Arg. [video]

ONU - Comisión de Límites de la Plataforma Continental [web]

Libros digitales: Artes y métodos de pesca Cap. Luis Martini

50 años de experiencia en la pesca, y desde 1997 en la docencia en la Escuela Nacional de Pesca, el Cap. Martini nos brinda estas obras técnicas en formato digital:

Curso



General sobre artes de Pesca (PPT)

Artes y métodos de pesca - Nivel II (PDF)

Artes y métodos de pesca - Nivel III (PDF)

Informe especial:

Piratería en alta mar

Historia y actualidad de la Piratería

- Cuenta con servicios generales aceptables para las embarcaciones (agua, electricidad, seguridad);
- Está protegido contra inundaciones por un murallón de defensa.

Oportunidades:

- Existencia de acuerdos de integración comercial continentales: Mercosur, Zicosur – Codesul, entre otros;
- Con inversiones relativamente bajas (del orden de no más de 150 millones de pesos) se podrían resolver los problemas del calado, el mejoramiento del acceso ferroviario, además de la adecuación del Puerto al esquema de transporte multimodal;
- La creación de la empresa COLONO permitirá darle a la operación del Puerto una dinámica acorde a la que caracteriza al transporte y comercio continental y mundial;
- La reactivación de los silos de la ex Junta Nacional de Granos servirá para repotenciar el movimiento de granos de la región;
- El estado brasileño de Mato Grosso de Sul es hoy un gran productor sojero y cerealero, y los costos del transporte carretero hasta el Puerto de Paranaguá, en el estado de Paraná, son muy altos, por lo que esa producción podría ser operada en Barranqueras;
- Barranqueras fue el puerto de recepción del mineral de hierro proveniente de Corumbá y que se enviaba por ferrocarril a los Altos Hornos Zapla, fabricante del mejor acero de Argentina, que fue uno de los productos de exportación del país. El cierre de los ferrocarriles ocurrido en la década de 1990 provocó el cierre de esa acerera. Con una reactivación del ramal ferroviario sería posible recuperar los Altos Hornos Zapla y con ello repotenciar la industria siderúrgica pesada de Argentina, con el Puerto de Barranqueras como protagonista;
- En la actualidad, bajan por el río Paraná 20 millones de toneladas de granos, más mineral de hierro y la perspectiva es que ese valor se duplique hacia inicios de la próxima década.

Debilidades:

- No está definido aún el perfil operativo del Puerto de Barranqueras, más allá que está claro que por sus características físicas es para operaciones de "feeders", definición que debería realizarse en el marco de la discusión de la matriz del sistema nacional de transporte, teniendo en cuenta el contexto de cabotaje, Mercosur e internacional,



Investigación y recopilación
(por Gustavo Nordenstahl)

Boletín NUESTROMAR



Suscríbase gratis al Boletín y manténgase informado, a través de su email, de las noticias más importantes. Para darse de alta o baja como suscriptor, haga click: [AQUI](#)

Acceda a ver los Boletines anteriores en: [AQUI](#)

Debate: "Reglas de Rotterdam" y el Transporte Internacional



Principales artículos y debates:

Temas de debate: ¿Conviene a nuestros países adherir a las "Reglas de Rotterdam"?

además de la capacidad productiva del NEA y del NOA (por ejemplo, hoy Formosa no es productora de soja a pesar de tener una buena aptitud para ello, según los estudios del INTA y la cuestión del transporte es una de las explicaciones de ello);

- Por ello, no es posible conocer con precisión los clientes potenciales de sus servicios portuarios;
- No se cuenta con utilaje específico para mover contenedores;
- Hace algunos años se construyeron silos en el muelle principal, lo que redujo la superficie operativa de playas de almacenaje.

Amenazas:

- Falta de barcasas;
- No existen normas legislativas que promuevan y favorezcan al transporte fluvial (un camión puede ir de un lado a otro sin mayores problemas, pero el transporte fluvial debe solicitar permisos permanentemente);
- El sistema logístico nacional no está integrado aún.

El transporte fluvial argentino

En la economía argentina, la producción primaria tiene un rol trascendente y es fuente de divisas, con las que se financian bienes de capital, tecnología y, últimamente, energía.

Teniendo en cuenta el proceso de industrialización de la región, es indispensable repensar nuestra matriz de transporte con una mirada multimodal, en la que el transporte fluvial juegue un rol destacado. Hoy por hoy, las economías regionales del norte del país tienen una fuerte dependencia del camión, que aunque no sea el medio de transporte más barato, ofrece disponibilidad de vehículos y garantiza el flete dentro de los plazos pactados.

Sin embargo, las grandes distancias causan deterioro de los móviles, los que muchas veces son usados como silos hasta el momento en que descargan en los buques con los que se realiza la exportación de su cargamento.

En lo referente al transporte de ultramar, en la actualidad no hay ninguna embarcación de bandera argentina que lo realice y ese tipo de transporte tiene un costo para la economía argentina de varios miles de millones de dólares por año.

¿Cómo alcanzar un buen sistema legal para el transporte multimodal?

Declaración de Montevideo

Una Respuesta Latinoamericana a la Declaración de Montevideo

Reglas de Rotterdam: debate instalado

Introducción a las Reglas de Rotterdam

Entre lo justo y lo conveniente: el debate sobre las Reglas de Rotterdam

Sobre las Reglas de Rotterdam y la Declaración de Montevideo

Las Reglas de Rotterdam siguen generando polémica

Web NMar

Es importante destacar que el transporte por agua no requiere de subsidios, que, de una u otra manera, sí lo tienen los otros medios de transporte. Sin embargo, actualmente, 9 de cada 10 remolcadores que navegan el Paraná son de bandera paraguaya o boliviana, y la flota fluvial argentina cuenta hoy con menos de 10 embarcaciones (alrededor del 1% de las que navegan la Hidrovía Paraná-Paraguay): sólo el 1% de los remolcadores y el 6% de las barcasas que mueven cargas por el Paraná son de bandera argentina.

Una de las consecuencias de ello es que la industria naviera dejó de tener impacto en la economía nacional. Al respecto de esto último, vale la pena recordar que en el año 1960, a través de la Ley 15.761, se creó la empresa ELMA – Empresa Líneas Marítimas Argentinas, una empresa naviera del Estado argentino. ELMA llegó a tener alrededor de 200 barcos, 60 de los cuales eran de ultramar, con un "tonelaje de porte bruto" del orden de 700.000 toneladas y que transportaban alrededor del 50% del comercio exterior argentino.

Muchos de sus barcos fueron construidos en astilleros nacionales. En 1990, en el marco de la "Ley de Reforma del Estado", la empresa fue disuelta.

El puerto de Barranqueras, un potencial de oportunidades

El contexto económico intencional hace imprescindible discutir nuestra matriz de transporte para mejorar el resultado de nuestra balanza comercial.

En la actualidad, todos los medios de transporte compiten por la misma carga y ello no resulta beneficioso para nadie. Dado el contexto continental y mundial, una revisión de nuestro sistema de transporte deberá poner énfasis en el esquema multimodal, pensando en la articulación e integración del transporte automotor, ferroviario y fluvial, para que cada medio opere en las distancias que le son económicamente más convenientes, haciendo un uso adecuado y eficiente de cada uno de ellos.

La experiencia de la Unión Europea, con su Programa Marco Polo, es una muestra y prueba de ello. La Hidrovía Paraná-Paraguay es una fuente de oportunidades para nuestro país, para el NEA y para el Chaco en particular. Y en esa visión, el puerto de

Barranqueras es un protagonista indiscutible, especialmente por su localización geográfica y geopolítica.

El puerto de Barranqueras está hoy operativo, pero su potencial actual y futuro está lejos de agotarse. No compite con otros puertos de la región, ni del Cono Sur de América; el gran desafío está en sacar el mejor provecho de las oportunidades que ofrece.

Para ello, será necesario el diálogo amplio y franco entre los empresarios portuarios, los productores, la sociedad civil organizada, las Universidades, diálogo que debería ser coordinado por el Estado para delinear políticas de desarrollo que perduren al paso del tiempo y a la alternancia de los gobiernos. Sinceramente, así lo creo. (DR. ING. JORGE V. PILAR - FACULTAD DE INGENIERÍA DE LA UNNE)

19/10/2017

»

Puertos

|

*** Nota de la Fundación NUESTROMAR:** *La contribución de todos los lectores y amigos es muy necesaria para la continuidad de éstos y otros proyectos de la Fundación, por un desarrollo sustentable de las actividades fluviales y marítimas en el país y la región. Todo aporte, grande o pequeño, es importante para apoyar a nuestra organización y sus objetivos, que cuenta con limitados recursos para el desarrollo de éstas actividades. Si está interesado en apoyarnos, por favor contáctese al email: info@nuestromar.org o al tel: (+54) 11 - 5276 1191, y nos comunicaremos con ud. Gracias, FNM.*

-

© Fundación NUESTROMAR | NUESTROMAR Marca Registrada - Todos los derechos reservados | Condiciones y Aviso Legal | CONTACTO
NUESTROMAR por Fundación NUESTROMAR se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Atribución - CompartirIgual 3.0 Unported.