HIDROVIA: las provincias del litoral del Paraná deben administrar su jurisdicción fluvial

Category: Economía
escrito por César Augusto Lerena | 09/02/2025



Muchas de las guerras europeas a lo largo de los siglos, hasta la aparición del ferrocarril, fue por el dominio de los grandes ríos navegables. Que permiten penetrar en los continentes, para poder desarrollar mucho más allá de sus riveras, tanto el comercio como la influencia política y militar.

En nuestro país, a partir de la independencia, lamentablemente no fue nada distinto. Ante la pretensión de Inglaterra, la potencia dominante de entonces, de que los ríos de la Cuenca del Plata, Paraná, Uruguay, y de la Plata, sean libremente navegables. Y para ello fomentó la independencia tanto de Paraguay, como de Uruguay. Con las consecuentes guerras fratricidas y en contra de las flotas de Francia e Inglaterra,

que a toda costa intentaban conquistar el hinterland de la Cuenca del Plata.

La última de las cuales, de la "Triple Infamia" contra Paraguay, la más trágica de todas, tuvo por objeto por parte de Inglaterra, que la financió, derribar el independentismo paraguayo que ella misma había fomentado. Por el cual Paraguay aspiraba a convertirse en una economía proto industrial en competencia con la de Inglaterra, con la inauguración del alto horno de Ybicuí. Al que tropas uruguayas y brasileras se encargaron de destruir hasta los cimientos.

Ignorando todo ese trágico acervo histórico, el gobierno de Javier Milei, dejando **enteramente de lado a las provincias** como lo había dispuesto el anterior gobierno, en la denominada Hidrovía metió de por medio al Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EEUU. Y prohibió la participación de empresas chinas en la licitación para su concesión, que se abrirá el próximo 12 de febrero.

Introduciendo así, **irresponsablemente e inusitadamente, la geopolítica mundial** en lo que sería ríos interiores argentinos, que Argentina había erradicado definitivamente con la Constitución Nacional de 1853.

Además, amañando los pliegos de ella, pretende direccionar la concesión a favor de la compañía belga Jan de Nul por 60 años, conforme lo denuncian otras empresas que pretenden competir en la licitación, las que incluso tienen tratamiento judicial. Firma que la detentaba anteriormente por 10 años, bajo el nombre de Hidrovías SA, en sociedad con el grupo Romero, con sucesivas prorrogas, obtenidas mediante coimas que fueron comprobadas judicialmente.

La cual, eludiendo los resultados de su labor de dragado y sin ningún riesgo empresario, pretende seguir cobrando la tarifa de peaje sobre el tonelaje neto máximo, y no sobre el tonelaje efectivo transportado, como sucede en muy pocos lugares en el

mundo. Beneficiándose con un falso flete, que ha hecho que durante su anterior concesión, el tonelaje de productos exportados sea solo alrededor del 60 % del tonelaje percibido como peaje.

Concretamente, las **intrigas y sangrientas disputas externas e internas interprovinciales** en torno de esos grandes ríos, que configuran el hinterland de la Cuenca del Plata, llevaron a que mediante el Pacto Federal, las provincias litoraleñas cedieran su soberanía originaria sobre ellos, lo que se ve plasmado en el artículo 26 de la Constitución Nacional: *"La navegación de los ríos interiores de la Nación es libre para todas las banderas, con sujeción únicamente a los reglamentos que dicte la autoridad nacional."*

Pero no entendiéndose de manera alguna esa autoridad al Poder Ejecutivo Nacional, dado que el artículo 75 inciso 10, fija como **atribución** del Congreso: *"Reglamentar la libre navegación de los ríos interiores, habilitar los puertos que considere convenientes, y crear o suprimir aduanas"*. Razón por la cual el presidente Javier Milei, no puede hacer cualquier veleidad que se le ocurra al respecto, como si fuera un monarca del Medioevo.

Porque como lo expresa el artículo 126 de la misma Constitución, se trata de un **poder delegado por parte de las provincias**: *"Las provincias **no ejercen el poder delegado a la Nación**. No pueden… expedir leyes sobre comercio, o navegación interior o exterior; ni establecer aduanas provinciales; ni establecer derechos de tonelaje; ni armar buques de guerra"*, etc.

Poder delegado que estas pueden **revocar o intervenir**, si es ejercido irrazonablemente o ilegalmente, como lo hace el presidente Milei. Al **prevalecer primigeniamente** -si **existiera un verdadero federalismo**, y los gobernadores de esas provincias no fueran manejados como niños con el látigo de la chequera como nunca sucedió antes- la **soberanía las provincias**

litoraleñas sobre los ríos de la Cuenca del Plata. Tal como lo señala el especialista Cesar Lerena en la siguiente nota de su autoría.

Ver [HIDROVIA: La traición del presidente Fernández y Meoni por ignorar la historia]

Las provincias del litoral del Paraná deben administrar su jurisdicción fluvial

Por Cesar Lerena*

A instancias de Juan Manuel de Rosas, el general Lucio Mansilla enfrentó el 20 de noviembre de 1845 en la batalla de Obligado a la escuadra anglo-francesa, quien pretendía colonizar nuestro país relacionándose en forma directa con Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe y Paraguay desconociendo la autoridad de Rosas en las Relaciones Exteriores de la Confederación Argentina.

Se trató de la ofensiva de una importante flota muy superior en cantidad y modernidad a las escasas naves argentinas. Los sucesivos combates que sucedieron a Obligado -como Quebracho- donde el invasor sufrió grandes pérdidas, lo hicieron desistir de este proceso colonizador, por lo que esta gesta fue muy importante para la consolidación nacional y un desaliento a aquellos adeptos de las "potencias civilizadoras".

Por tal razón, en 1974 se sancionó la ley 20.770 declarando el 20 de noviembre, **"Día de la Soberanía Nacional"** que el anuncio de licitar la privatización de la red fluvial más importante de la Argentina distorsiona. O esta ley dictada hace 50 años no tenía suficiente razón de ser o es una muestra elocuente del desinterés de los gobiernos argentinos por administrar eficientemente el Estado; descuidado los espacios, el comercio y la soberanía nacional.

Ya habían entendido los portugueses en el siglo XV, luego los ingleses, los brasileños y rioplatenses que la Banda Oriental

y la Cuenca del Plata eran estratégicamente fundamentales por su proyección al Atlántico Sur y su acceso al Paraná, constituyéndose en una verdadera «bisagra» del desarrollo regional.

Hacia fines de 1776 se tenía clara la necesidad de controlar el Río de la Plata; la navegación en los ríos; la cabecera norte y la meridional del Atlántico Sudoccidental y el paso al pacífico y, el 22 de febrero de 1904 se tomaba posesión de la Antártida. ¿Dónde quedó esta geopolítica del siglo XVIII? que, bajo pretexto de un Estado ineficiente, primero se desarma toda la flota fluvial argentina; luego este gobierno profundiza la dependencia comercial con el Puerto de Montevideo y, ahora, pretende insistir en extranjerizar la red troncal Paraguay-Paraná, reiterando un método que sí está probado: que el Estado no audita las concesiones y que no existe certeza de las cargas que efectivamente se transportan.

Los resultados están a la vista, desde la década del 80 a la fecha el transporte en el Río Paraguay-Paraná con buques de bandera argentina pasó del 70% a menos del 10% y, el tráfico, se realiza con barcos de bandera extranjera que usufructúan los millones de dólares que la Argentina destina al dragado de esta red troncal.

La concesión

Previo dictado del Decreto 699/24 que en su artículo 3º dispuso la disolución total del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable; un organismo descentralizado que incluía a las provincias del Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones, Santa Fe y de Buenos Aires; el gobierno nacional ha anunciado el llamado a la **Licitación 1/24 para otorgar por treinta años, con una prórroga de otros treinta, la explotación de la más importante red fluvial Paraguay-Paraná y el Río de la Plata**, a través de la cual, la Argentina transporta el **85% de sus productos exportables y sus importaciones**.

Un acto inconsulto que deja de lado los derechos provinciales, concediendo a empresas extranjeras la administración de estos ríos, dando además continuidad, la **dependencia del transporte con el puerto de Montevideo**, ante la falta de anuncios de la construcción nacional del Canal Magdalena que, como ya se ha dicho, reduciría tiempos y abarataría los fletes de mercaderías, favoreciendo el desarrollo regional, además de establecer la conectividad entre los puertos fluviales y marítimos sin el paso obligado por este puerto vecino, recuperando con esta integralidad la soberanía plena de nuestras aguas, archipiélagos y la estratégica área bioceánica y antártica. **La Soberanía Hídrica**.

Los ríos Paraguay y Paraná **son de jurisdicción de las Provincias** del Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones, Santa Fe y Buenos Aires, además, del Río de la Plata de esta última y, no pueden ser concesionados sin el debido acuerdo interprovincial. Por lo cual, no habiendo las Provincias intervenido ni aprobado los pliegos de condiciones se estaría afectando las autonomías provinciales, sus intereses económicos, sociales y ambientales e implicaría una imposición de tasas que requeriría la autorización de las legislaturas provinciales y, en todo caso, reservando a la Nación, las cuestiones relativas a la navegación, la defensa y la seguridad nacional.



Se trata de un canal natural de navegación de unos **3.400 km de largo**, que permite el transporte fluvial entre los puertos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay. Sólo en la Argentina hay 72 puertos -muchos de ellos privados- de los cuales, **1** está emplazado en Misiones; **1** en Formosa; **5** en el Chaco; **33** en Santa Fe; **9** en Entre Ríos y **23** en la Provincia de Buenos Aires.

Donde unas 4.000 embarcaciones extranjeros en 2020 transportaron una carga de **74 millones de toneladas** -el 83% de los graneles sólidos y líquidos que exporta Argentina- además de 19 millones de toneladas de cabotaje. Transportándose también 146 mil contenedores, 750 mil vehículos, y 320 mil pasajeros, por un valor FOB del orden de los **70 mil millones de dólares**.

Esta licitación limita la intervención de la vía troncal del Río Paraná y del Río de La Plata exterior hasta el Km. 239,1 del Canal Punta Indio, obligando al comercio argentino nacional e internacional a **ingresar y egresar a través del Puerto de Montevideo**, impidiendo, de esta forma, la conexión directa con el Atlántico Sur y entre los puertos fluviales y marítimos argentinos. Además de encarecer los costos y demorar el transporte, colocando a la Argentina como si se tratara de un país mediterráneo, en una cesión de su autonomía inaceptable, a pesar de los km fluviales citados y los 6.816 Km *(CONICET)* de costas sobre el Atlántico Sur.

En estos meses el gobierno nacional ha cambiado las reglas de juego de supervivencia de las provincias que hasta la fecha encontraban sustento, un tanto extorsivo, en los aportes extraordinarios que aquel hacía para sostener las administraciones. En este escenario, los gobiernos provinciales deberían trabajar para asegurar su autonomía, de modo tal, de no ser presas de la voluntad del gobierno central que no hace más que devolverles parcialmente lo que les extrae y mal administra.

Aunque ahora, ya no queda margen, las provincias deben "destetarse" para sobrevivir y, aquellas del litoral del Paraná avanzar para administrar, entre otras cosas, la vía fluvial Paraguay-Paraná, procediendo a gestar las acciones necesarias para oponerse a esta pretensión inconstitucional del Poder Ejecutivo Nacional de otorgar a empresas extranjeras la administración de los ríos de jurisdicción provincial.

Sin tener en cuenta el desarrollo regional; la generación de riqueza y las cuestiones relativas al cuidado ambiental del medio fluvial, y el poder de policía no delegado a la Nación. Además de incrementar mediante la aplicación de peajes -no acordados con las provincias y los productores regionales- un aumento en el costo de los fletes del transporte de los productos originados en la región y ello -como ya sucedió- bajo pretexto de asegurar la rentabilidad del concesionario será permanentemente actualizado, sujeto a un sin número de imponderables, por ejemplo, sequías, etc. y, otra vez, sin intervención de las provincias.

El citado Decreto 699/2024 refiere a que la Constitución Nacional en su art. 126º prohíbe *"expedir leyes sobre comercio, o navegación interior o exterior; ni establecer aduanas provinciales o derechos de tonelaje"*, como parte de los fundamentos para excluir a las Provincias a la hora de las decisiones.

Pero, a nuestro entender, una cosa es la libre navegación y los aspectos reglamentarios y de control de ésta y otras son facultades relativas a la administración, la realización de obras y la fiscalización de su territorio fluvial que las provincias no han delegado a la Nación.

Para las cuales se requeriría su intervención y aprobación de la decisión de extranjerizar las tareas que pudieran realizarse en los ríos y la consecuente aprobación de los pliegos licitatorios y las correspondientes evaluaciones de ofertas y eventuales rechazos y/o adjudicaciones.

Los ríos Paraná y Paraguay "atraviesan" las provincias argentinas. Estos ríos son parte integrante de sus territorios y por lo tanto las provincias no terminan en ellos, sino que son parte de su jurisdicción territorial fluvial.

Formosa limita al este en el Río Paraguay con la República del Paraguay. Al igual que al noroeste lo hace Misiones en el Río

Paraná. El Chaco limita al este en el Río Paraguay con la República del Paraguay, y en el Río Paraná con Corrientes. Y esta Provincia limita al norte en el Paraná con la República del Paraguay y al oste con la Provincia de Santa Fe.

Ésta por su parte, limita al este en el Río Paraná con la Provincia de Entre Ríos. A su vez esta Provincia al sudoeste limita en el Río Paraná con la Provincia de Buenos Aires. Y ésta limita al norte en el Río Uruguay y el Río de la Plata, con la República Oriental del Uruguay.

Qué tiene que hacer la Nación en estos espacios fluviales de jurisdicción provincial más que garantizar la libre navegación y prestar en forma eficiente los controles limítrofes con la República del Paraguay y Uruguay, en materia aduanera y de seguridad nacional.

El gobierno nacional no podría licitar nada en estas jurisdicciones fluviales de las provincias y tampoco, obviamente, licitar las cuestiones aduaneras y relativas a la seguridad nacional y, por el contrario, debería prestar urgente y eficiente atención a estos temas, porque reiteradamente se denuncia la existencia de contrabando y narcotráfico en el transporte y los ámbitos portuarios.

El Canal Magdalena

Por otra parte, cruzar “el charco” y buscar la integración entre los rioplatenses no puede significar dependencia de ninguna de las partes y, si bien es entendible que el Uruguay desee profundizar sus canales de aguas profundas del acceso al puerto de Montevideo (y así lo aceptaron las autoridades del CARP en 2018) para favorecer su comercio.

Pero, es absolutamente inentendible que la Argentina no haya mejorado sus vías de navegación para reducir sus tiempos de transporte; los costos de servicios en las esperas de los buques; la reducción de valores de mantenimiento y dragado de los canales, etc. Y, fundamentalmente, la integración de sus

vías fluviales nacionales con las marítimas del Atlántico Suroccidental, con el consiguiente desarrollo regional y de los pueblos, cuya producción y comercio pueden acrecentarse a través de la utilización de los ríos y del mar argentino.

Cuestiones que se alcanzarían con la construcción del **"Canal Magdalena"** (Ruta del Sur) de unos 55,6 km que correría en doble vía en paralelo a la ribera bonaerense y, cuyo proyecto, fue elaborado hace más de veinte años, mediante el cual, con la traza propuesta, se reducirían unos 42,7 km de recorrido; unas dos horas de navegación, sin tener en cuenta las horas y días de espera actuales; con una inversión que -según informan los expertos- podría recuperarse en unos diez años y, cuyos estudios se encontrarían finalizados, certificados, acreditados y aprobados en la Comisión Administradora del Río de la Plata.

A las estructuras del Estado hay que hacerlas eficientes, de eso se trata conducir un gobierno. La solución no es cerrar, concesionar o privatizar, sino reorganizar y poner a caminar a un país que está en stand-by y, con ello, la soberanía nacional. Y ésta, no se declama se ejerce.



***Dr. César Augusto Lerena**
Experto en Atlántico Sur y Pesca. Ex Secretario de Estado. Presidente Centro de Estudios para la Pesca Latinoamericana (CESPEL) Web: cesarlerena.com.ar, 29 de noviembre de 2024.

Ver PESCA: Funcionarios ineptos y corruptos y empresarios sin estrategia
Ver La legalización de la pesca ilegal china, la idiotez no tiene fronteras
Ver Milei sigue atentando contra el futuro del país, el

irresponsable desguace de la Escuela Nacional de Pesca y su contrapropuesta