EL GRAN NEGOCIO DE LA HIDROVIA PARANA – PARAGUAY: Peajes, transporte de cocaína y otros materiales sin control de Estado Argentino

La mal llamada “Hidrovía” Paraguay-Paraná es uno de los mayores sistemas navegables del mundo compartido por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. la misma tiene una extensión de 3.442 km que van desde Puerto Cáceres en Mato Grosso do Sul, Brasil, hasta el puerto de Nueva Palmira en Uruguay.

Este sistema fluvial que utiliza el Río Paraná como principal vía de bsalida de materiales de exportación de todo tipo, aunque en especial el de granos, mejora la infraestructura de los puertos ubicados en el corredor hidroviario; optimizar el transporte por vía fluvial y garantiza la navegación diurna y nocturna los 365 días del año de los convoyes – formados por barcazas y un remolcador de empuje- asegurando el transporte de los productos de la región en importantes volúmenes de carga, a través de grandes distancias y con el menor costo posible.

La Hidrovía Paraguay-Paraná conlleva 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, que favorecen el desarrollo económico y social contribuyendo a la conexión e integración regional.

Hasta el momento la misma esta en manos privadas que cobran “peaje” a los barcos que navegan por la misma y a la vez mantienen el dragado del canal para buques de alto porte, sin embargo hoy la controversia esta planteada entre los productores agrícolas -ganadero y el Estado Argentino, en función de que quienes son gobierno buscan estatizar la “Hidrovía”, estatización de un gran negocio que pasaría de manos privadas al Estado Argentino, quién deberá concesionar las obras de dragado y mantenimiento de la vía navegable a empresas extranjeras, tal como sucede con el Puerto de Bahía Blanca, Ingeniero White y Puerto Rosales, al no tener el Estado las dragas para efectuar semejante tarea.

Claro que en la “hidrovia”, aparecen otros problemas donde juega un papel importante la política y es el de transporte de drogas, como la cocaína de máxima pureza, descubierta en Alemania, oculta oculta en latas de pintura y yeso, que habría cargado en Paraguay,, trasladada por la hidrovía hasta el puerto de Buenos Aires, donde se hizo el transbordo
de una barcaza a un buque panameño Capitán San Artemisso, en cinco contenedores, con un total de 16.174 kilos. calculada en unos 1000 millones de euros . En el Puerto de Amberes (Bélgica) también se incautaron otras siete toneladas de esa droga ocultos en un embarque de la misma empresa de pinturas.

Los controles aduaneros efectuados en el país de origen y destino, se limitaron a controlar el peso declarado, sin inspeccionar la carga, al no haber sospechas de ilícitos. A su vez la Prefectura Naval Argentina no ejerce el control de cargas y transporte en la Hidrovía al obligárseles retirar su patrulleras de la zona, donde los narcotraficantes operan sobre la costa Paraguaya y han generado varios tiroteos desde esa costa hacia la Fuerza de Seguridad.

Tampoco el Estado Argentino ha colocado equipos detectores que controlan, sin abrir la carga interna de los containers y detectarían la droga que se transporta y esto se debe solo a decisiones políticas.

Claramente, la investigación en Argentina como en Paraguay no avanza, no hay establecida otra conexión que el dueño de la fabrica de pinturas y no hay más detenidos, algo tapa lo que sucede y en general solo pueden hacerlos poderosos hombres situados en diferentes niveles decisorios del poder político, casi lo mismo que sucedió hace unos años con el transporte de drogas a traves de aviones de Aerolíneas Argentinas, hasta que en otro país, en este caso España, fueron descubiertos y detenidos.

En Argentina, los niveles de corrupción se mantienen altos y se asocian indudablemente, a la falta de acciones políticas y judiciales concretas para combatir esta y el narcotráfico. La estatización de la mal llamada Hidrovía, bajo la bandera del ejercicio de la soberanía nacional, esconde otras tramas más complejas que se asocian a todo lo que no se combate en forma eficaz y permite el avance de carteles del narcotráfico en todo nuestro país.