

Boletín informativo. Segunda edición

# Comité Técnico Consultivo (CTC) sobre Hidrovías, Puertos Interiores y de Cruceros

Año 2026

# Índice

Iñaki Miguel Arresegor

## Editorial

**La Vía Navegable Troncal: el proceso de modernización local y el trabajo con la región para potenciar su alcance** 03

Agencia Nacional de Puertos y Navegación

**Vía Navegable Troncal: el proceso de modernización y profundización de la vía estratégica del comercio exterior argentino y del Cono Sur** 05

Administración Nacional de Puertos de Uruguay

**Operativa de Transferencia en la Hidrovía - Mineral de Hierro** 07

Centro de Navegación del Uruguay (CENNAVE)

**Políticas y prácticas exitosas para el desarrollo de la industria de cruceros en Montevideo** 08

Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador (ASOTEP)

**Dragado del Canal de Acceso al Puerto de Guayaquil: un modelo de gestión para la competitividad portuaria en América Latina** 09

Ministerio de Puertos y Aeropuertos de Brasil

**Impulsando la eficiencia y el crecimiento: la visión estratégica de Brasil para los puertos y el desarrollo de cruceros** 11

Administración Nacional de Navegación y Puertos de Paraguay (ANNP)

**Gestión integral de la Hidrovía Paraguay: continuidad logística, seguridad y sostenibilidad** 13



Iñaki Miguel Arresegor  
Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación

# Editorial

## La Vía Navegable Troncal: el proceso de modernización local y el trabajo con la región para potenciar su alcance

La Agencia Nacional de Puertos y Navegación nació en el año 2025 en Argentina con la misión de hacer más eficiente la coordinación portuaria a nivel nacional, quitar trabas burocráticas al comercio exterior y facilitar el crecimiento de la actividad de la navegación y la exportación en todo el país.

Entre sus funciones principales, administra el único puerto de gestión nacional, el Puerto Buenos Aires, así como la Vía Navegable Troncal, ejerciendo asimismo el rol de autoridad portuaria nacional.

En la Vía Navegable Troncal, el rol de la ANPYN fue confeccionar y avanzar en la licitación para una nueva concesión privada, que logre la modernización y profundización de una vía estratégica para el comercio exterior argentino, que nos conecta a toda la región como parte de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Paradójicamente, nuestro país parece haber olvidado parte de sus orígenes: a lo largo de las últimas décadas ha sido patente el desinterés por parte de la República Argentina por el desarrollo de sus vías navegables, muchas de ellas compartidas con países vecinos, situación que obedece a múltiples factores, pero que en última instancia guarda relación, tanto con una economía volcada al mercado interno y cerrada al mundo como, en última instancia, la falta de participación y ejercicio efectivo de la soberanía nacional a lo largo y ancho de nuestras fronteras.

Atendiendo a este factor clave, la Agencia Nacional de Puertos y Navegación de Argentina se encuentra desarrollando un plan estratégico de manejo de sus vías navegables, lo que implica en mayor o menor medida desarrollo de estudios técnicos y diagramación jurídica tendientes al dragado, balizamiento y señalización, a lo largo de todas estas vías navegables, en particular de aquellas que constituyen cursos de agua compartidos con países vecinos.

Argentina registra años de experiencia en la gestión sostenida de su navegación, con un dragado, balizamiento y registro hidrométrico permanente, aportando un sistema seguro y confiable a la navegación.

En ese marco, trabajamos junto a nuestros países vecinos en lograr esa misma certeza de navegación segura los 365 días del año, impulsando acuerdos específicos en base a las necesidades de cada una de las regiones con aguas compartidas.

Todos en la región sabemos de la relevancia de nuestras Hidrovías, y buscamos desbloquear definitivamente su potencial logístico, aprovechando el vaso comunicante que compartimos. Se trata, en definitiva, de abrir nuestras economías impulsando el comercio de la región.

Nuestra Vía Navegable Troncal tiene 1.477 kilómetros, pero apostamos a lograr un esquema que optimice la operatoria y los servicios en toda la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Si bien en Argentina se denomina corrientemente “hidrovía” al tramo navegable conformado por los ríos Paraná y de la Plata, son varias las hidrovías que debemos atender desde la Argentina: muestra de ello son la hidrovía del río



Uruguay, la del Río Paraguay o la del Alto Paraná, cada una con su particularidad, que encierran diferentes tipos de tráfico, de instalaciones portuarias y de producción económica transportable a través de las mismas. Pero todas ellas con una importante coincidencia: forman parte de un mismo sistema de transporte que buscamos potenciar e integrar para una Argentina exportadora.

Tenemos una tarea enorme que estamos desarrollando en el tramo Confluencia-Santa Fe, junto a las conducciones portuarias de las provincias de Misiones y Corrientes.

Avanzamos asimismo en distintos proyectos que compartimos con nuestros vecinos de Bolivia, Paraguay y Brasil para seguir aportando a las regiones controladas por la COMIP, pensando tanto en la confluencia con el río Paraguay como en la zona de Yacyretá, con quienes trabajamos en el desarrollo de un Plan Estratégico de Vías Navegables.

En diálogo permanente con nuestros vecinos, estamos diseñando un esquema superador de la actual Comisión Mixta del río Paraguay de 1969, que acompañe de manera ágil y moderna los nuevos requerimientos de transporte fluvial que impondrán tanto la extracción de material de hierro, cuanto el incremento de la producción agropecuaria que cada vez el mundo demanda con mayor intensidad.

Por eso trabajamos junto a Bolivia en distintos proyectos bilaterales, donde pusimos a disposición nuestra experiencia técnica para colaborar en el marco de la elaboración de pliegos de concesión de dragado y señalizamiento, desarrollo de obras y capacitaciones en seguridad y otras temáticas de Gestión Portuaria.

Resultado de las buenas prácticas obtenidas y del trabajo coordinado con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), hemos logrado también compartir algunas de estas experiencias en las licitaciones que lleva adelante la CARP, así como las que están en el horizonte de la CARU. Se encuentra en estudio un proyecto de dragado y mantenimiento sustentable del río Uruguay, que incremente la oferta exportadora de nuestro litoral, a través de una doble salida al río de la Plata, y de allí al océano.

Más allá del canal troncal, continental, que compartimos con nuestros vecinos, planificamos también el desarrollo de una vía navegable que conecte a la VNT con provincias más mediterráneas, el estudio de navegabilidad del río Bermejo, o la exploración de vías navegables que conecten la producción patagónica con nuestros puertos marítimos.

Nuestro objetivo es claro: trazar las directrices de un plan maestro, que deberá desarrollarse en las próximas décadas, con el objetivo final de integrar a nuestras provincias del interior productivo con los puertos de ultramar. Este desarrollo fluvial traerá aparejados múltiples beneficios para nuestra gente, permitiendo extender las fronteras productivas de regiones distantes a las que hoy físicamente se les niega la posibilidad de exportar en igualdad de condiciones. De esta forma, podremos ofrecer a nuestros productores un sistema más eficiente, que permita un transporte fluvial y marítimo que impulse la competitividad y profundice la integración de nuestro comercio exterior, en beneficio del desarrollo de cada uno de nuestros sectores productivos.



Ariel Cherubini

Gerente de Ingeniería Portuaria y de Vías Navegables, Agencia Nacional de Puertos y Navegación

# Vía Navegable Troncal: el proceso de modernización y profundización de la vía estratégica del comercio exterior argentino y del Cono Sur

La Vía Navegable Troncal es el pilar logístico del comercio exterior argentino. Durante la década de 1990, el país atravesó un proceso de fuertes transformaciones que redefinieron el mapa normativo, productivo y logístico.

Con la concesión privada para el desarrollo y mantenimiento de la Vía Navegable, se garantizó una navegación segura y constante, que permitió el acceso de grandes buques ultramarinos a las zonas de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y norte de la provincia de Buenos Aires.

Esto favoreció el desarrollo de diversas industrias y puertos privados, potenciando polos productivos como la exportación de vehículos, e impulsando el segundo conglomerado más importante de agroexportación del mundo en la zona de Rosario-Santa Fe.

La navegación comercial fue el pilar para convertirla en la vía por la que actualmente circulan cerca del 80% de las exportaciones e importaciones del país, y una ruta de salida para muchos productos de países vecinos de la región.

La concesión original llegó a su fin, y debe ser renovada con un nuevo contrato de concesión, que se adapte a las nuevas exigencias del mercado, con mayor capacidad de carga y tiempos más ágiles, así como la inclusión de nuevas tecnologías.

Con ese fin, desde la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN) se llevó a cabo un proceso de diálogo técnico con usuarios, especialistas y el respaldo de la ONU, logrando un pliego de concesión reconocido por todos los sectores, y con acuerdos esenciales.

La licitación en marcha establece llegar a una navegación a 40 pies, permitiendo el ingreso de buques más grandes y una navegación más eficiente y segura.

Actualmente, los buques del tipo Panamax tienen limitada su capacidad de carga, por lo que sólo pueden utilizar cerca del 70% de su bodega, debiendo completarla en otros puertos del país. Con las nuevas condiciones previstas, podrán utilizar prácticamente la totalidad de su capacidad, generando un fuerte ahorro en costos y tiempos operativos, un objetivo central del gobierno en esta nueva etapa.

La nueva concesión permitirá modernizar el canal de navegación con los más altos estándares internacionales, la incorporación de tecnologías de ayuda a la navegación y la profundización del sistema.

## Un proceso de apertura y diálogos técnicos

Desde la Agencia Nacional de Puertos y Navegación se institucionalizó la convocatoria a una Mesa de Diálogo Interdisciplinaria Para el Desarrollo Fluvial de la Vía Navegable Troncal, un espacio de intercambio de propuestas que se realizó en distintas provincias y debatió temas como la incorporación de tecnología de asistencia a la navegación, el diseño del canal y aspectos técnicos-tecnológicos, y aspectos económicos y de control de la concesión.

Dichos encuentros contaron con la participación de las provincias ribereñas de la Vía Navegable Troncal, así como representantes de los distintos sectores productivos (usuarios de la VNT), navieras, cámaras portuarias, prácticos y universidades nacionales, generando aportes y un amplio consenso sobre el contenido de la licitación.

El proceso tuvo también un aspecto ambiental, que fue debatido en las mesas técnicas y en una audiencia pública abierta a la ciudadanía, donde se expusieron los informes ambientales actuales, así como un Proceso de Observaciones Previas, donde cualquier interesado pudo

acceder al borrador de los pliegos licitatorios y realizar observaciones y propuestas.

Un paso clave en la conformación de la estructura que tendrá la nueva Vía Navegable Troncal fue el convenio firmado con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el organismo especializado de la ONU en concesiones de infraestructuras estratégicas.

UNCTAD participó de las Mesas de Diálogo, así como de los distintos procesos abiertos a la ciudadanía, y formuló un Informe Final con recomendaciones y datos técnicos que fortalecieron el pliego para la licitación de Vía Navegable Troncal, así como el proceso de selección que definirá al nuevo concesionario.

Resultado de todos estos aportes y la firme convicción de bajar costos logísticos y modernizar la gestión de la vía

navegable, la licitación se lanzó formalmente el 18 de diciembre de 2025. El 27 de febrero, en la apertura de sobres, se recibieron 3 propuestas de empresas globales de dragado: las belgas DEME y Jan de Nul, y la brasileña DTA Engenharia.

Actualmente, el proceso cursa la etapa de evaluación de ofertas, y se espera poder completarlo próximamente. En paralelo, desde la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN) se trabaja junto a todos los sectores (navieras, representantes del sector productivo, provincias ribereñas) en el proceso constitutivo de un Consejo de Control de la Vía Navegable, un espacio técnico que realizará un seguimiento de la concesión.

De esta manera, Argentina avanza hacia una nueva concesión privada de la estratégica Vía Navegable Troncal, que permita a la logística seguir siendo un motor de competitividad e impulso a la producción argentina.



Administración Nacional de Puertos del Uruguay

# Operativa de Transferencia en la Hidrovía - Mineral de Hierro

Brasil es el segundo país exportador de mineral de hierro a nivel mundial, se estima que tiene más de 29 mil millones de toneladas en reservas. En Corumbá, Mato Grosso do Sul, se generan con la explotación de la empresa brasileña LHG Mining grandes cantidades del producto que se transporta en barcazas por la Hidrovía Paraná - Paraguay hasta el Río Uruguay. Las cargas generan al sistema portuario del Uruguay un movimiento muy importante a través de la Estación de Transferencia Punta del Arenal, perteneciente a la Administración Nacional de Puertos, o del puerto de Corporación Navíos en el puerto de Nueva Palmira y por su trasbordo en la Zona de Transferencia (ZT) del antepuerto de Montevideo a embarcaciones de mayor porte.

LHG Mining está produciendo cerca de 10 millones de toneladas anuales de mineral de hierro que moviliza hasta su salida al océano Atlántico. La empresa informó al Área Comercialización de ANP que están planificando la extracción de **25 millones de toneladas a futuro**, con su consiguiente capacidad de transporte. La primera fase del transporte fluvial desde la zona de producción se realiza con barcazas y empujadores de propiedad de LHG. Para tal fin está en construcción en Brasil una nueva flota de 400 embarcaciones, con un costo de 1000 millones de dólares, que ya están arribando a la Hidrovía a través del puerto de Nueva Palmira.

En Punta del Arenal la ANP brinda servicio de fondeo a barcazas y buques, instalaciones que permitirán atender un volumen creciente de este producto. La operación consta de dos partes: al llegar a la Estación de Transferencia, formada por las embarcaciones "Potiguar" y "Santa Isabel", que cuentan con grúas y grapas, se descargan las barcazas sobre las tolvas de la propia estación.

Las operaciones realizadas tienen fuerte demanda de servicios con lanchas que abastecen y transportan a los tripulantes de las estaciones de transferencia al cercano puerto de Nueva Palmira. La operativa impacta directamente en la operativa portuaria con los servicios de amarre de las embarcaciones asociadas y transferencia del mineral.

En 2023 se iniciaron los primeros trasbordos de mineral en los muelles públicos de ANP y en los de Corporación Navíos del puerto de Nueva Palmira. Las operaciones realizadas en conjunto con LHG Mining fueron un hito para la exportación del producto desde Corumbá. Nunca antes había sido posible cargar una cantidad tan grande de mineral en un único navío.

Luego el gobierno de Paraguay acordó con la empresa dueña de la carga el dragado de 13 puntos críticos de la Hidrovía Paraná - Paraguay. La inversión supera los 40 millones de dólares e implica que no habrá costo de peaje para las barcazas de la empresa. También habrá dragado de pasajes clave en los tramos brasileños de la Hidrovía, luego de culminados los trabajos el peaje de la zona de Brasil que será realizado por licitación pública, con valores que no superen un dólar por t para las barcazas que transporten este producto.

Estas obras aumentan la capacidad de transporte hacia los puntos de completamiento en Uruguay, definen la viabilidad logística del proyecto y su rentabilidad en función del aumento de volumen.

Centro de Navegación del Uruguay (CENNAVE)

# Políticas y prácticas exitosas para el desarrollo de la industria de cruceros en Montevideo

El desarrollo de la industria de cruceros, particularmente en Montevideo, ha sido impulsado por la implementación de políticas públicas y prácticas coordinadas entre el sector público y privado, orientadas a fortalecer la competitividad, la infraestructura y la experiencia del visitante.

Montevideo se ha consolidado como un puerto estratégico en América del Sur, especialmente en el segmento de cruceros expedicionarios y antárticos. Este posicionamiento responde a una combinación de ventajas logísticas y estabilidad institucional que han permitido adaptarse a las exigencias de la industria y consolidar al puerto como un hub logístico integral.

Los pilares fundamentales han sido la calidad de los servicios portuarios, la eficiencia operativa, la seguridad, la provisión de servicios logísticos, la atención al visitante y un marco normativo sólido, respaldado por la Ley de Puertos. Estos factores han brindado previsibilidad a los armadores, facilitado el desarrollo de operaciones complejas, fortalecido la confianza en el destino y contribuido a la fidelización de las navieras.

Otro aspecto clave ha sido la articulación institucional entre autoridades portuarias, organismos de turismo y actores privados. Esta coordinación ha permitido alinear estrategias de promoción internacional, participar en ferias especializadas y desarrollar productos turísticos

integrados. A nivel regional, la cooperación entre países contribuye a la configuración de circuitos más atractivos y competitivos.

La interfaz puerto-ciudad constituye un componente cada vez más relevante. En ese sentido, Montevideo ha avanzado en la mejora de accesos, la integración urbana del puerto y la diversificación de la oferta turística. La reciente conformación de una Comisión Puerto-Ciudad representa un paso significativo hacia la consolidación de un espacio de gobernanza colaborativa, orientado a profundizar la integración del puerto y la comunidad.

En este marco, se plantean como desafíos la consolidación de canales permanentes de comunicación entre los distintos actores, el fortalecimiento de la vinculación entre el puerto y la ciudadanía, la promoción de iniciativas culturales, educativas y turísticas que pongan en valor la identidad marítima, y la mejora continua de la experiencia del visitante a través de una mayor integración territorial, accesibilidad y calidad de los servicios en el entorno portuario.

La visión de desarrollo de la industria de cruceros en Montevideo se basa en la infraestructura, eficiencia, coordinación institucional y sostenibilidad lo que le permitirá consolidarse como un nodo clave con potencial de crecimiento económico y proyección internacional.



Iliana González

Directora Ejecutiva Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador (ASOTEP)

# Dragado del Canal de Acceso al Puerto de Guayaquil: un modelo de gestión para la competitividad portuaria en América Latina

El sistema portuario de Guayaquil moviliza el 92% de la carga contenerizada del Ecuador y cerca del 88% de las toneladas métricas no petroleras, lo que lo convierte en el principal eje del comercio exterior del país. Su canal de acceso, construido en 1960 con un calado de 9,60 metros, fue visionario para su época. Sin embargo, la evolución del transporte marítimo y la demanda del sector naviero por mayores calados determinaron su modernización para mantener la competitividad.

Desde el 2019, este sistema portuario se estructura en dos zonas: Posorja y el interior de la ciudad. Este análisis se enfoca en el canal de acceso hacia el interior, conformado por el canal marítimo, por varios esteros con una extensión aproximada de 52 millas náuticas desde la boya de mar hasta las terminales, y el canal fluvial (Río Guayas).

## Un modelo de gestión estructurado con visión de largo plazo

Guayaquil, implementó un modelo innovador de gestión del dragado, estructurado inicialmente mediante la delegación de la competencia al Municipio de Guayaquil por parte del Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El proceso público internacional culminó con la adjudicación del proyecto a Canal de Guayaquil S.A. bajo un esquema de alianza público-privada a través de un contrato de largo plazo que garantiza no solo la profundización del canal, sino su mantenimiento continuo, asegurando condiciones de navegabilidad de forma sostenida. Este proceso fue impulsado desde sus inicios por los sectores productivo, marítimo y portuario.



## Resultados operativos y mejora en la navegabilidad

Desde enero de 2020, el canal marítimo y los esteros alcanzan un calado de entre 12,50 y 13,00 metros con beneficio de marea, lo que permite el ingreso de buques de hasta 370 metros de eslora y alinea al sistema portuario con estándares regionales. El canal fluvial, orientado a carga a granel y general para el sector agroindustrial, opera con un calado de aproximadamente 7,20 metros y proyecta alcanzar los 7,50 metros.

Esta mejora ha impulsado un mayor flujo de inversiones en el sistema portuario de Guayaquil, consolidando la presencia de operadores globales y la participación de las principales líneas navieras internacionales, facilitando al sector productivo ecuatoriano un mayor acceso a mercados internacionales y mejores condiciones logísticas.

## La innovación clave: un modelo contractual orientado a resultados

Una de las principales innovaciones del modelo radica en su estructura contractual. A diferencia de los esquemas tradicionales basados en volumen de sedimentos dragados, el contrato se estructuró bajo un sistema de pago asociado al tonelaje de registro bruto (TRB) de los buques. Este esquema establece que la retribución está condicionada al mantenimiento de las profundidades comprometidas para garantizar el calado operativo, independientemente del volumen de sedimentos extraídos.

De esta manera, se traslada al gestor delegado la responsabilidad integral de asegurar la navegabilidad del canal, alineando los incentivos hacia el cumplimiento de resul-

tados y no hacia la ejecución de obra por volumen. Sumado a un plazo contractual de 25 años, este modelo permite ofrecer condiciones operativas estables, previsibles y sostenibles en el tiempo.

## De obra puntual a servicio continuo: sostenibilidad operativa y ambiental

Este esquema rompe con el paradigma del dragado como obra puntual, posicionándolo como un servicio continuo de largo plazo orientado a resultados para integrar de manera sistémica el canal marítimo, el canal fluvial y los esteros.

El modelo incorpora además una gestión ambiental permanente, basada en el monitoreo continuo de las condiciones del agua, el cumplimiento de estándares ambientales y la implementación de mecanismos de reporte periódico a la comunidad sobre el desarrollo del proyecto.

La experiencia de Guayaquil demuestra que la gestión eficiente de sistemas de acceso portuario, basada en modelos de largo plazo y mecanismos sostenibles, es clave para fortalecer la competitividad del comercio exterior.

## Proyección futura del sistema

Actualmente, los sectores portuario, naviero y productivo impulsan una segunda fase de profundización del canal marítimo, orientada a alcanzar un calado de hasta 14 metros. Esta iniciativa cuenta con respaldo institucional mediante el convenio de delegación de competencias entre el Gobierno Nacional y el Gobierno Autónomo Descentralizado de Guayaquil, consolidando una visión de largo plazo para el desarrollo del sistema portuario.





Alex S. De Ávila

Secretario Nacional de Puertos, Ministerio de Puertos y Aeropuertos de Brasil

# Impulsando la eficiencia y el crecimiento: la visión estratégica de Brasil para los puertos y el desarrollo de cruceros

Brasil está avanzando en una agenda ambiciosa y con visión de futuro para modernizar su sector portuario, mejorar la eficiencia operativa y aprovechar el potencial económico de sus vías navegables y de la industria de cruceros. A través de una combinación de políticas de gestión orientadas al desempeño y de innovación regulatoria, el Ministerio de Puertos y Aeropuertos de Brasil está posicionando al país como un actor competitivo y dinámico en la logística marítima global y el turismo.

## Gestión basada en el desempeño: un nuevo estándar para la gobernanza portuaria

En el núcleo de la estrategia de reforma portuaria de Brasil se encuentra un fuerte compromiso con la gestión basada en resultados. La Secretaría Nacional de Puertos ha introducido un marco que alinea el desempeño de las autoridades portuarias con los objetivos estratégicos nacionales mediante indicadores medibles y mecanismos de incentivos.

Uno de los instrumentos clave es la implementación de programas de remuneración variable mensual, que vinculan directamente la compensación de los ejecutivos con el cumplimiento de metas de gestión predefinidas. Este enfoque garantiza la rendición de cuentas y fomenta una cultura de eficiencia dentro de las autoridades portuarias vinculadas al gobierno federal.

Complementando esto, se encuentra el sistema de compensación variable anual, que recompensa a las empresas que cumplen con estrictos criterios financieros y operativos, tales como la rentabilidad, la distribución de dividendos y las obligaciones de participación en utilidades para los empleados. Incluso las empresas que

dependen del Tesoro Nacional se integran en esquemas de desempeño adaptados, asegurando la alineación en todo el sector.

Este modelo se refuerza aún más con el sistema estructurado de participación en las utilidades de Brasil, regido por lineamientos nacionales establecidos. Con límites y requisitos claramente definidos —como la generación de utilidades netas y la compensación de pérdidas anteriores— este mecanismo equilibra los incentivos para los empleados con la sostenibilidad financiera.

Otro pilar de la reforma es el Índice de Gestión de Autoridades Portuarias (IGAP). Esta herramienta evalúa la madurez institucional de las autoridades portuarias, determinando su preparación para asumir mayor autonomía en procesos de licitación, contratación y gestión de contratos de arrendamiento portuario. Al vincular la capacidad de gobernanza con la autoridad delegada, Brasil está creando un ecosistema de administración portuaria más ágil y competente.

## Aprovechando el potencial de la industria de cruceros

Paralelamente a las reformas de gobernanza, Brasil también está invirtiendo en la expansión de su infraestructura de cruceros y turismo. El marco legal del país ahora permite el desarrollo de instalaciones portuarias turísticas más allá de los límites tradicionales de los puertos organizados, operando bajo un régimen de autorizaciones.

Estas instalaciones están diseñadas no solo para recibir embarcaciones, sino también para funcionar como centros de movimiento de pasajeros, logística y desa-

rollo regional. Al permitir servicios de embarque, desembarque y tránsito en nuevas ubicaciones, Brasil está ampliando el acceso a su litoral y estimulando las economías locales.

El modelo de autorización —formalizado mediante contratos de adhesión entre actores privados y el gobierno federal— ofrece flexibilidad y eficiencia, diferenciándose de los esquemas tradicionales de concesión o arrendamiento. Respaldado por un sólido marco regulatorio, este modelo fomenta la inversión privada al tiempo que mantiene la supervisión pública.

### **Sinergia público-privada para un crecimiento sostenible**

Una característica definitoria de la estrategia portuaria de Brasil es su énfasis en la participación del sector privado. Ya sea a través de concesiones, arrendamientos o autorizaciones, el gobierno reconoce que la colaboración con operadores privados es esencial para expandir la capacidad de infraestructura de manera planificada y sostenible.

Este enfoque no solo acelera el desarrollo de las instalaciones portuarias, sino que también promueve la competencia, lo que conduce a una mejor calidad de los servicios y a la reducción de los costos operativos para los usuarios. A su vez, estas eficiencias incrementan el atractivo de Brasil como centro logístico y destino de cruceros.

### **Un modelo para el futuro**

Al integrar una gobernanza basada en el desempeño con innovación regulatoria y la participación del sector privado, Brasil está estableciendo un nuevo referente para el desarrollo del sector portuario. Las iniciativas lideradas por el Ministerio de Puertos y Aeropuertos reflejan una visión integral que equilibra eficiencia, transparencia y crecimiento económico.

A medida que el comercio global y el turismo continúan evolucionando, las inversiones estratégicas de Brasil en sus vías navegables e infraestructura portuaria posicionan al país para afrontar los desafíos futuros mientras aprovecha las oportunidades emergentes.

Ranulfo Benjamín Martínez Torres  
Jefe del Departamento de Dragado, Gerencia de Navegación e Hidrografía, ANNP, Paraguay

# Gestión integral de la Hidrovía Paraguay: continuidad logística, seguridad y sostenibilidad

La Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) desarrolla un enfoque integral para garantizar la navegabilidad del Río Paraguay, combinando modernización de la señalización náutica, dragado de mantenimiento focalizado, monitoreo hidrométrico en tiempo real y actualización permanente de la información hidrográfica. Este conjunto de acciones permite sostener la continuidad logística del corredor fluvial, mejorar la seguridad de la navegación y fortalecer la resiliencia operativa ante variaciones hidrológicas extremas.

Entre las principales iniciativas se destaca la modernización de la señalización náutica mediante la incorporación de boyas y balizas con tecnología LED de alta intensidad, autonomía solar ampliada, sistema de posicionamiento GPS y Sistema de AIS (Sistema de Identificación Automático) priorizando los tramos Confluencia-Asunción-Vallemí. Paralelamente, el Programa de Dragado de Mantenimiento interviene pasos críticos con base en batimetrías periódicas y análisis sedimentológico, asegurando profundidades mínimas operativas durante todo el año. Estas acciones se complementan con un Sistema Integrado de Información Hidrográfica que consolida datos hidrométricos, avisos a los navegantes, y reportes diarios de los niveles del río, gracias a un sistema de hidrómetros automáticos en 8 puntos, con perspectiva de ampliar la cobertura en corto plazo, además de reglas hidrométricas convencionales en otros 13 puntos del río Paraguaya, mejorando así la previsibilidad para armadores y operadores portuarios.

Durante el último periodo, la Hidrovía Paraguay registró un movimiento estimado de 22,4 millones de toneladas. La señalización náutica cuenta con 18 boyas y pantallas de margen en el tramo Asunción-Bahía Negra. En materia de dragado, se vienen realizando, a través de "CONVENIOS DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL", de

manera ininterrumpida desde el año 2019, donde ya se intervinieron más de 90 pasos críticos con un volumen total removido del canal de navegación de 9.200.00m<sup>3</sup>, garantizando profundidades de 10 pies, desde los niveles de referencia establecidos.

El monitoreo hidrométrico se sostiene mediante 8 estaciones bases AIS activas y la emisión de reportes diarios que permiten anticipar restricciones y optimizar ventanas de navegación mediante modelación hidrodinámica, con perspectivas de ampliar la cobertura en el corto plazo del año 2026.

La ANNP ha consolidado buenas prácticas orientadas a la seguridad y sostenibilidad, entre ellas la gestión preventiva del riesgo de navegación, la comunicación temprana ante bajantes y crecidas, el mantenimiento predictivo basado en datos y la utilización de tecnologías de bajo consumo energético en señalización. Asimismo, la institución mantiene un compromiso con la transparencia operativa mediante la publicación sistemática de avisos a los navegantes y reportes hidrométricos, fortaleciendo la eficiencia del tráfico fluvial y la toma de decisiones de los actores del sector.

Además, la ANNP ha firmado diversos Convenios de Cooperación entre otras Instituciones del Estado, así como con actores privados que permiten mesas de trabajo técnicas semanales, en donde la transparencia y aporte de conocimiento es fundamental para mantener la vía de comunicación más importante para el País y la Región.

Este enfoque integrado reafirma el rol técnico de la ANNP en la gestión de la Hidrovía Paraguay y su contribución al desarrollo sostenible del sistema portuario y logístico regional.



**Ministerio  
de Economía**  
República Argentina



**Agencia Nacional  
de Puertos y Navegación**



**OEA**



**CIP**

Comisión  
Interamericana de Puertos

