

ABC Color Digital, "Sugestivo misterio rodea al caso del hundimiento de barcas de Cargill (Hidrovia)", *Boletín Nuestro Mar*, Núm. 10, Buenos Aires, Argentina, Fundación Nuestro Mar, 09 de marzo de 2010.

Consultado en:

[http://www.nuestromar.org/noticias/transporte\\_maritimo\\_y\\_fluvial/10\\_03\\_2010/29329\\_sugestivo\\_misterio\\_rodea\\_al\\_caso\\_del\\_hundimi](http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/10_03_2010/29329_sugestivo_misterio_rodea_al_caso_del_hundimi)

Fecha de consulta: 03/09/2013.

Un extraño silencio y carencia de datos rodea el caso del hundimiento –en las cercanías de Corrientes, Argentina– de las barcas que componían un convoy de 16 unidades de carga y una unidad de empuje, todos con bandera paraguaya.

Contradictorias informaciones, sin confirmación, así como la carencia de datos oficiales seguían rodeando ayer el caso del siniestro que sufrió un convoy de 16 barcas paraguayas, empujadas por el remolcador Aguará.

Por un lado, la empresa armadora, la transnacional Cargill, no emitió ningún comunicado ni dio informe alguno sobre el caso que ocurrió en el km 1.237, en las cercanías del puente Gral. Belgrano que une las ciudades argentinas de Corriente y Resistencia. El destino del convoy era Buenos Aires, Argentina.

Las primeras informaciones extraoficiales indicaban que tres de las barcas se habían hundido y luego el número fue aumentado a seis embarcaciones, incluso la unidad de empuje Aguará.

Posteriores versiones sin confirmar indicaban que todo el convoy se habría hundido.

Las primeras informaciones con fuentes confiables fueron proporcionadas por el presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFYM), Juan Carlos Muñoz, quien confirmó el siniestro, aunque no pudo proporcionar más detalles del mismo.

Posteriormente, informaciones brindadas por publicaciones periodísticas del vecino país, reunidas en un resumen del noreste y del noroeste argentino (ocho provincias) bajo la denominación de NOA-NEA, dieron los primeros detalles del siniestro.

En principio, el resumen periodístico señalaba el hundimiento de tres barcasas, para luego extender a seis la cantidad, además del remolcador Aguará.

El hecho ocurría entre la noche del viernes y la madrugada del pasado sábado.

Aunque existe la confirmación plena de que ocurrió el siniestro, ninguna de estas versiones pudo ser confirmada, ni ante la Prefectura Naval, tampoco con la empresa armadora que no respondió a nuestros múltiples requerimientos.

Por su parte, el director de la Marina Mercante de nuestro país, Sergio Brítez Espínola, entregó informes a ABC Color que indican que las citadas barcasas tenían habilitación técnica de navegación de la Prefectura Naval del 05.02.09 y que fue extendida provisoriamente –sin verificación física, por falta de suficientes profesionales técnicos– hasta el 31 de marzo del 2010.

De acuerdo con las informaciones de la Marina Mercante, seis de las barcasas fueron autorizadas a cargar 9.360 toneladas de soja en Puerto Fénix (M.R. Alonso) y las 10 restantes poseían autorización para cargar 15.000 toneladas de soja en el Puerto Gical (San Antonio).

Las informaciones indicaban que las embarcaciones fueron incorporadas a la bandera paraguaya por los decretos N° 12.298 del 9/06/08 y 12.376 del 20/06/09.

La dirección de la Marina Mercante resaltó que no había aún recibido información oficial de la Prefectura Naval paraguaya, de la empresa Cargill o de la agencia marítima operadora TRT, acerca de la individualización de las embarcaciones siniestradas.

Pudo saberse que las barcazas siniestradas habrían formado la partida anterior –aunque con el mismo origen– de un grupo de embarcaciones cuya habilitación para el uso del pabellón está pendiente, aguardando una resolución oficial. La partida no habilitada carece de documentación sobre sus condiciones y año de fabricación, por lo que existen sospechas sobre sus condiciones de navegabilidad.

### **Posible contaminación**

El hundimiento de las barcazas con soja a granel podría tener consecuencias inesperadas para el ecosistema del río Paraná debido a la carga que llevaba.

La soja transportada en las barcazas –con residuos de agroquímicos resultantes de las fumigaciones anteriores a la cosecha– podría afectar a las condiciones del ecosistema del río acarreando inclusive potenciales sanciones para nuestro país.

El volumen de la soja transportada por el convoy era de –en su conjunto– de unas 25.000 toneladas, por lo que los agroquímicos residuales serían considerables.

Se espera que en las próximas horas se conozcan informaciones oficiales sobre el siniestro.