



Transporte

El dragado a 34 pies

Rogelio Pontón

La Bolsa de Comercio de Rosario ha hecho hincapié, desde su nacimiento en 1884, en la importancia que tiene el lograr para los puertos up river Paraná una mayor profundidad de sus vías navegables. No motiva esto un sentido "localista" sino la conclusión de un análisis que se pretende que sea racional. Desde esos lejanos orígenes ésta institución tomó la bandera del federalismo y bregó para fortalecer el interior del país. Es ese interior, y no solamente Rosario, el que se ha visto favorecido con las obras de dragado y balizamiento a 34 pies desde Puerto San Martín al mar.

Hasta no hace muchos años las vías navegables hasta el mencionado Puerto estaban término medio en 26 pies, y existían campañas en donde esa profundidad caía hasta 22 pies y aún menos. Los barcos cargaban hasta la mitad de sus bodegas en los puertos up river y partían hacia puertos del sur de la provincia de Buenos Aires o hacia puertos de Brasil para completar la carga. También se usaba el operativo de top-off que se realizaba en el río de la Plata. Todo esto era muy costoso e incidía en los ingresos del productor. El mencionado operativo de alije costaba de 10 a 12 dólares por tonelada.

Hubo muchos que creyeron que la habilitación del ferrocarril desde Rosario hasta Bahía Blanca a principios de la década del '90, iba a restar operatoria a las fábricas y puertos de nuestra zona. Pero bastó el anuncio de la profundidad de las vías navegables a 32 pies efectivos, que se logró en 1997, para que las inversiones en fábricas y puertos se incrementaran en nuestra zona. Concretamente, hoy en las inmediaciones de Rosario, sobre el río Paraná, hay instalaciones de crushing de soja por alrededor de 150.000 toneladas por día, lo que significa que esas plantas tendrían que ser alimentadas por 5.000 camiones diarios aproximadamente. A principios de la década del noventa esa capacidad de molienda llegaba a 40.000 toneladas por día. Es decir que ha habido un incremento de 275%. Este incremento de la capacidad en tan corto tiempo ha convertido a la zona en uno de los principales polos de molienda de soja del mundo. Es cierto que la capacidad de trituración de China y Estados Unidos es mayor a la de nuestro país, pero en ninguno de esos dos países se da la concentración que existe en nuestra zona.

Posteriormente, a principios del 2006 se llevó el dragado a 34 pies efectivos, pero al no existir ningún aporte del gobierno nacional hubo que aumentar la tarifa del peaje a 2,25 dólares la Tonelada de Registro Neto (TRN).

Pero hoy no nos podemos quedar con 34 pies. Hay que aumentar la profundidad a 36 pies efectivos para que la competitividad alcanzada no se pierda, por el contrario, se incremente. Hay que tener en cuenta que la mayoría de los puertos asiáticos, y por supuesto el puerto de Rotterdam, tienen una profundidad bastante mayor.

Un poco de historia

En los años '30 se diseñó un sistema que distinguía los puertos de up river Paraná y los puertos de completamiento. Los buques que hasta entonces cargaban en Rosario y bajaban completos por Martín García con su limitante de calado de 23 pies, fueron gradualmente reemplazados por otros cuyo calado era de 29-30 pies y que Rosario no podía completar. Esto benefició a Buenos Aires, que mediante la profundización del Canal Punta Indio, se convirtió en puerto de "Completamiento". Lo habitual desde entonces fue que los buques graneleros se contratasen con la cláusula





“One Up River Port-NASLO (Not Above San Lorenzo), Completion Buenos Aires”, Esto tuvo como efecto que la zona de Rosario se convirtiese en proveedora de carga base y barata, mientras que el puerto de “Completamiento”, que tenía una menor oferta de carga, se beneficiaba con mejores precios. Con el tiempo, el tráfico y los buques crecieron, Buenos Aires se quedó con el calado de 31-32 pies y el “Completamiento” se fue desplazando a otros puertos: Río Grande, Paranaguá, Santos, Tubarao, Quequén y Bahía Blanca. También se implementó un operativo de alije que completaba la carga de los buques en la zona Alpha, debajo de Montevideo. Este operativo costaba aproximadamente 10 a 12 dólares la tonelada.

En unas jornadas sobre “Puertos y Vías Navegables” realizadas en Buenos Aires en 1986, y cuyos trabajos pueden consultarse en un libro publicado por CIIE, se analizan varios de los proyectos existentes en esos años para mejorar la logística del transporte, especialmente de granos y subproductos. Se puede citar a este respecto el trabajo del Sr. Mario Szeinbaun, miembro entonces del Comité de Armadores de Buques Graneleros Argentinos. Entre las propuestas que se mencionaban estaban la de construir una isla flotante a la salida del Río de la Plata, alimentada por barcazas, como también se había mencionado algunos años antes la construcción de un puerto de ultramar en la Bahía de Samborombón.

Contrastando con algunos de estos proyectos, hay que recordar, en esos años, los meritorios trabajos del Capitán de Ultramar, Bruno Pellizzetti, especialmente su pequeño libro “Desde Rosario al Mar a 42 pies”. Ya en ese entonces el Capitán Pellizzetti mencionaba que la salida al mar tenía que realizarse por la zona Beta.

Pero no todos estaban convencidos de que había que dragar las vías navegables para que los puertos de up River Paraná tuviesen 32 pies efectivos o más. Contribuía también a este pesimismo, el que el Canal Mitre, apenas inaugurado con 31 pies de calado en 1977, perdió profundidad rápidamente. Recordamos a este respecto cuando un conocido y experimentado dragador aseguraba que dicho Canal no lograría tener jamás los 32 pies en forma permanente. Por otra parte, los operadores del Puerto de Buenos Aires, que en esos años todavía no había comenzado su proceso de privatización, no veían con buenos ojos el proyecto de los 32 pies efectivos. A todas estas opiniones encontradas se unían las disputas sobre si convenía llevar la traza por el canal Mitre o por los canales de Martín García, a lo que se unió que algunos propiciaban el viejo canal Buenos Aires, al oeste de la isla de Martín García. También existían dudas para el tráfico de buques que superaran los 220 metros de eslora por las llamadas vueltas del río Paraná de las Palmas, especialmente la llamada vuelta de San Antonio.

En esos años, previos a setiembre de 1992, algunas instituciones santafecinas, especialmente esta Bolsa de Comercio, incluido las autoridades del Gobierno provincial, bregaron para lograr el mencionado objetivo de los 32 pies, en un clima que a nivel oficial, salvo algunos funcionarios nacionales, era más bien de rechazo, ya que no todos estaban convencidos de las bondades del mismo. El argumento para impulsar el mencionado proyecto era, sustancialmente, lo conveniente que sería para disminuir los fletes del transporte marítimo fundamentalmente de granos y subproductos. Los beneficios para otros sectores de la economía no eran tan evidentes, de ahí que varios funcionarios del gobierno se encontraban con grandes dudas para impulsarlo. Como con anterioridad el gobierno nacional había concedido alrededor de 200 millones de dólares para abrir el canal a 45 pies de profundidad en el puerto de Bahía Blanca, y en razón a que alrededor de 63% de las exportaciones granarias argentinas se realizaban por los puertos de up River Paraná (hoy el 75%), contra solo un 15% de Bahía Blanca, los intereses santafesinos bregaron para que el Estado Nacional concediese una ayuda equivalente a la importancia que tenía la zona Rosafé. En setiembre de 1992 se aprobó el mencionado proyecto y se llamó a licitación internacional. El gobierno concedió un subsidio de 40 millones de dólares anuales durante 10 años,





subsidio que luego, en 1997, se extendió a 18 años, es decir hasta 720 millones de dólares. Este subsidio, que comenzó en 1995, finalizaría en el 2012. Lamentablemente, a partir del año 2002 ese subsidio se suspendió.

Finalmente, en setiembre de 1992 el gobierno decidió concesionar el dragado desde Santa Fe a Puerto San Martín a 22 pies efectivos y desde Puerto San Martín al Mar a 32 pies efectivos. En realidad, esto implicaba llevar la profundidad a 24 pies y 34 pies respectivamente, ya que los buques tenían que navegar dejando dos pies bajo la quilla.

Un primer problema que dio lugar a discusiones fue el de la vía elegida. Finalmente se optó por el río Paraná de las Palmas y Canal Emilio Mitre ya que bordeaba la zona económicamente más importante de la República Argentina. Por supuesto, esto favorecía a los puertos ubicados sobre las márgenes del río Paraná de las Palmas pero perjudicaba a los intereses uruguayos y especialmente al puerto de Nueva Palmira que se encuentra en la desembocadura del río Uruguay. Para aprovechar la mayor profundidad, los buques que operaban en el mencionado puerto tenían que cruzarse al río Paraná de las Palmas asumiendo los mayores costos que la mencionada logística implicaba. Posteriormente, Uruguay, con la ayuda de Argentina, también acometió el dragado a 32 pies de los canales de Martín García.

El gobierno argentino llamó a una licitación internacional y ganó la empresa de origen belga, Jan de Null, que con la empresa local Emepa constituyeron la empresa Hidrovía S.A. que comenzó a trabajar a mediados de 1995.

Como dijimos más arriba el gobierno nacional se comprometió a aportar 400 millones de dólares en diez cuotas anuales de 40 millones. El último pago del Estado Nacional, en forma parcial, se hizo en el trimestre noviembre de 2002-enero de 2003. El aporte total del Estado, en todo el periodo e incluyendo otros pagos comprometidos, fue de alrededor de 284 millones de dólares, datos que pueden extraerse del anexo I del "Plan Económico-Financiero de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos" (2009). Posteriormente, nada más se aportó para el dragado capital de Santa Fe al mar. El fondo de 111 millones de dólares que se aportó hace tres años fue para el dragado y balizamiento desde Confluencia (unión del río Paraguay con el Paraná) hasta Santa Fe.

Uno de los problemas más serios que tenía el sistema era el Canal Emilio Mitre. Este canal une el Paraná de las Palmas y los canales del Río de la Plata. Su construcción fue proyectada por Emilio Mitre en 1907 pero su concreción recién se logró en 1977, es decir setenta años después. A los pocos años, en 1982-83, la gran crecida del río Paraná produjo una importante sedimentación y los 32 pies proyectados se perdieron. En pocos años la profundidad estaba en alrededor de 26 pies, como mencionamos más arriba. Las dragas de succión que operaban en Canal Mitre tenían que cargar sus cántaras y salir del Canal para el refulado, lo que le originaba un enorme costo. La empresa Hidrovía S.A. resolvió el problema de la siguiente manera: con la draga cortadora Marco Polo abrió un enorme pozo, a una profundidad de más de 40 pies, y después las dragas de succión fueron depositando el sedimento extraído en el Canal en ese pozo. Cuando este estaba lleno se traía nuevamente la draga cortadora para volver a abrirlo. Esta técnica le permitió reducir enormemente los costos.

Desde el inicio de la concesión a Hidrovía S.A. (1995) hasta la actualidad estas fueron las cifras de sedimentos extraídos en las vías navegables desde Puerto San Martín al mar a 32 y a 34 pies efectivos:

- a) Etapa 1 (1995). Para llevar el dragado a 28 pies efectivos: se extrajeron 28.972.531 metros cúbicos de sedimentos.
- b) Etapa 2 (1996). Para llegar a los 32 pies efectivos: se extrajeron 34.037.417 metros cúbicos de sedimentos.





c) Etapa 3 (1997-2002). Mantenimiento a 32 pies efectivos: se extrajeron 132.677.004 metros cúbicos de sedimentos. Si dividimos esta cifra por 6 años, tenemos un dragado de mantenimiento anual de alrededor de 22 millones de metros cúbicos.

d) En total, en todo ese período hasta el año 2002 se extrajeron 195,686.952 metros cúbicos de sedimentos, incluyendo el dragado de apertura y el dragado de mantenimiento.

e) Lamentablemente, a posteriori de la última fecha mencionada la información comenzó a escasear así que estimamos que posteriormente, hasta el 2005 se extrajeron por mantenimiento alrededor de 66 millones de sedimento a razón de 22 millones de metros cúbicos por año, acumulando en total hasta el 2005 alrededor de 262 millones de metros cúbicos.

f) Recordemos que desde el 2006 la profundidad está en 34 pies efectivos. Estimamos que para llevar la profundidad a 34 pies efectivos se debe haber extraído alrededor de 30 millones de metros cúbicos y desde allí, para mantenimiento, alrededor de 22 millones anuales. En total, hasta este año (2013), se deben haber extraído aproximadamente 468 millones de metros cúbicos de sedimento. Aunque estos últimos datos hay que tomarlos 'con beneficio de inventario'. Lamentablemente, desde el año 2003 ya no tuvimos acceso a la información respectiva.

