Situación actual del Sistema de Navegación Troncal del Río Paraná

Alfredo Sesé - Pablo Ybañez

La Vía Navegable Troncal representa un corredor logístico vital para la Argentina. Posee una rica historia, lo cual permite contar con antecedentes y experticias técnicas relevantes a la hora de tomar decisiones acerca de su desarrollo futuro.

Con este artículo damos comienzo a una serie de notas con información de gran relevancia sobre el actual Sistema de Navegación Troncal. Dicha información está extraída del "Estudio de factibilidad técnico-económica para la futura concesión del Sistema de Navegación Troncal" elaborado por la consultora nacional Latinoconsult en alianza estratégica con la empresa holandesa Port Consultant Rotterdam.

Desde el año 2006, luego de alcanzar el actual concesionario las profundidades de diseño establecidas en el Acta Acuerdo del 16/02/2005, por Resolución N° 1.534 de fecha 28/08/2006, el ex - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios ratifica la Disposición N° 6 de la ex - Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, por la que se permite la navegación con un calado de 10,36 m (34 pies) desde el Océano hasta Puerto San Martín y de 7,62 m (25 pies) desde este último puerto hasta el canal de acceso al Puerto de Santa Fe, profundidades navegables que se mantienen a la fecha.

Como bien ya se mencionó, al tramo Santa Fe al Océano (SFO) lo podemos subdividir en diferentes sectores. Desde el km 586 hasta km 470 contamos con 27 pies de profundidad (25 pies navegables sumado a 2 pies de seguridad) en el cual encontramos 8 pasos a dragar y fondo de arena. A continuación de éste, encontramos desde el km 470 al km 50, 36 pies de profundidad (34 pies navegables más otros 2 pies de seguridad), 17 pasos y fondo de arena. Y finalmente, en el Río de La Plata, desde km 50 a km 239, se contaría con 34 pies de profundidad.

El 22 de enero del año 2010 se publicó en el Boletín Oficial de la Nación, el Decreto N° 113/10 por el que se ratifica el Acta Acuerdo suscrito entre la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) y la empresa Hidrovia S.A.

Dicho entendimiento se refiere al contrato de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal. El contrato comprendía entre el kilómetro 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y las zonas de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del kilómetro 239,1 del Canal Punta Indio, por el Canal Ingeniero Emilio Mitre.

Además, se acordó extender la obra desde la zona comprendida al norte del Puerto de Santa Fe, entre el km. 584 al km. 1.619 por los ríos Paraná – Paraguay (Anexo III de la Carta de Entendimiento).

El Acuerdo previó que las obras de ampliación serían realizadas en dos etapas:

Etapa 1: desde la zona comprendida desde el km. 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe, hasta la altura del km. 1.238 del Río Paraná, denominado Confluencia (SFC).

Etapa 2: desde Confluencia hasta Asunción. (Los trabajos se realizarían en aguas binacionales del Río Paraguay).

Ahora bien, el tramo Santa Fe-Confluencia es transitado por barcazas y buques de menor porte y la mayor densidad de carga la constituyen en primer término los granos (soja), le siguen minerales y combustibles.

Dado que la característica dominante es de ruta barcacera, la vía requiere disponer de 10 pies de calado, que adicionando una revancha bajo quilla de 2 pies, en suelos blandos, conduce a una profundidad total de 12 pies.

Cabe destacar que el tramo SFC es en realidad un subtramo de una ruta de navegación más extensa, que se continúa hacia aguas arriba por el Alto Paraná, por un lado, y por el río Paraguay por el otro, ya que Confluencia no representa un punto de origen ni de destino de cargas.

Ese tramo presenta muchos pasos críticos, pero, a diferencia del que va desde Santa Fe al Océano, la mayoría de estos pasos se pueden atravesar recurriendo a cambios de traza del canal. Solo en muy pocos de ellos hacen falta, esporádicamente, obras de dragados de mantenimiento.

En una próxima edición se abordarán las recomendaciones iniciales del Estudio, basadas en el análisis de la situación actual del Sistema de Navegación Troncal.